Høringssvar

I dette dokument findes alle de høringssvar, som Københavns Kommune har modtaget ifm. høringen af miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5. Høringen foregik i perioden 1. august til 26. september 2024.

Der er i alt modtaget 811 høringssvar via kommunens høringsportal blivhoert.kk.dk. Disse er i dette dokument nummereret og optræder i rækkefølge efter hvornår de blev modtaget. Derudover har Københavns Kommune modtaget yderligere 10 høringssvar uden om høringsportalen. Disse indgår også i dokumentet, efter de øvrige høringssvar, men er ikke nummererede. Der er således kommet 821 høringssvar i alt.

Til sidst i dokumentet findes de høringssvar, som Københavns Kommune modtog ifm. de to høringer af afgrænsningen af de supplerende miljøkonsekvensvurderinger. Dette vedrør høringen den 9. til 30. september 2024 omkring alternative placeringer af slutskakten, hvor Københavns Kommune modtog 14 høringssvar, samt høringen den 2. til 23. december 2024 omkring optimeringsforslagene, hvor Københavns Kommune modtog 11 høringssvar.

Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

HØRINGSTYPE
Andet

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for M5

Høringsperiode 1. august til 26. september 2024.

OMRÅDE
Hele byen

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN
1. august 2024 til 26. september 2024

INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR
26. september 2024

HØRING IKKE ÅBEN

Høring af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

Metroselskabet søgte den 20. juni 2022 om igangsættelse af miljøvurderingsproces for metrolinje M5.
Projektet er af en sådan karakter, at det kræver, at miljøpåvirkningerne belyses i en miljøkonsekvensrapport (VVM) før etablering og drift.

Københavns Kommune er sammen med Trafikstyrelsen myndighed for miljøvurderingen af projektet.

I miljøkonsekvensrapporten undersøges både en sydlig løsning, der går fra København H over Amager til Lynetteholm og videre til Østerport samt en nordlig løsning, der går fra Østerport til Lynetteholm. Alle relevante og de mest vidtgående miljømæssige påvirkninger i både anlægs- og driftsfasen for de to løsninger, stationer og forskellige alternativer fremgår af rapporten.

Borgerrepræsentationen godkendte den 20. juni 2024, at miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5 og udkast til tilladelse til anlæg af metrolinjen efter miljøvurderingslovens § 25 sendes i offentlig høring i 8 uger.

Når Metroselskabets ejerkreds – staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune – har besluttet, om der skal anlægges en metrolinje og i givet fald hvilken, skal Folketinget vedtage en anlægslov, inden Metroselskabet kan gå i gang med at anlægge metrolinje M5.

Miljøkonsekvensrapporten med bilag og udkast til § 25-tilladelse er i offentlig høring fra den 1. august til den 26. september 2024. Hvis du har bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten eller udkast til § 25-tilladelse, kan du afgive dine bemærkninger her på siden.

Borgermøder
Metroselskabet og Københavns Kommune inviterer til to borgermøder, hvor projektet og miljøkonsekvensrapporten vil blive præsenteret.

Det ene borgermøde holdes den 21. august 2024 kl. 19-21 i

Kulturhuset Islands Brygge
Islands Brygge 18
2300 København S

Det andet borgermøde holdes den 27. august 2024 kl. 16-18 og er et digitalt borgermøde. Mødet kan tilgås via metrolinjem5.kk.dk.

Videre proces
Når den offentlige høring er afsluttet, udarbejder Københavns Kommune en hvidbog over alle høringssvarene. Hvidbogen forventes behandlet i Borgerrepræsentationen ultimo 2024 sammen med godkendelse af miljøkonsekvensrapporten og § 25-tilladelsen. Den endelige udstedelse af § 25-tilladelsen forudsætter, at Folketinget vedtager en anlægslov for projektet.

Relateret materiale

- Miljøkonsekvensrapport med bilag
  - Download Miljøkonsekvensrapport for M5 **her**
  - Download Bilag 1a til Miljøkonsekvensrapport for M5 **her**
- Høringsbrev (vedhæftet)
- Udkast til § 25-tilladelse (vedhæftet)
- M5 oversigtskort (vedhæftet)
- Afgrænsningsudtalelse (vedhæftet)
- Ansøgning fra Metroselskabet om igangsættelse af miljøvurderingsproces (vedhæftet)
- Borgerrepræsentationens beslutninger:
  - 25. august 2022 – Igangsætning af miljøvurderingsproces for metrolinje M5 (Igangsætning af miljøvurderingsproces for metrolinje M5 | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk))
  - 4. maj 2023 – Igangsættelse af miljøkonsekvensvurdering af metrolinje M5 (Igangsættelse af miljøkonsekvensvurdering af metrolinje M5 | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk))
  - 20. juni 2024 – Offentlig høring af miljøkonsekvensvurdering og udkast til § 25-tilladelse til M5 (Offentlig høring af miljøkonsekvensvurdering og udkast til § 25-tilladelse til M5 | Københavns Kommunes hjemmeside (kk.dk))

pdfHøringsbrev offentlig høring mkv M5.pdf

pdfUdkast paragraf 25 tilladelse.pdf

pdfM5 oversigtskort.pdf

pdfAfgrænsningsudtalelse.pdf

pdfAnsøgningMS.pdf

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INDSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
811	**26.09.2024**	**Zoé Stangerup**		**1432**	**København K**
810	**26.09.2024**	**Angelina Jabelin**		**1432**	**København K**
809	**26.09.2024**	**Pernille Lyngsie**		**1432**	**København K**
808	**26.09.2024**	**Susanne Nilsson**		**2300**	**København S**

807	26.09.2024	Thomas Warburg	SF-Vesterbro	1671	København V
806	26.09.2024	Edin Kalic		2300	København S
805	26.09.2024	Thomas Kofod		1432	København
804	26.09.2024	Ellen og Jonathan		1432	København K
803	26.09.2024	Carsten Barner Nielsen	Kinderæg APS	2300	København
802	26.09.2024	Edin Kalic		2300	København S
801	26.09.2024	Torhild Johannesen		1432	København K
800	26.09.2024	Karl Vogt-Nielsen		2300	København S
799	26.09.2024	Karen Eriksen		2300	København S
798	26.09.2024	Gudmundur Hreidarsson		2300	København
797	26.09.2024	Sonja Thomsen		1432	København K
796	26.09.2024	Pernille Rønde Østergaard		1432	København K
795	26.09.2024	Hans Arne Christensen		1702	København V
794	26.09.2024	Anna H Langlet		1428	København k
793	26.09.2024	M. H. Faber		1432	København
792	26.09.2024	Jan Kyrsting		2300	København S
791	26.09.2024	Signe Hansen		1432	København K
790	26.09.2024	K.Jensen		1552	Kbh K
789	26.09.2024	Kasper Magnussen		2300	København S
788	26.09.2024	Finn Breddam		1441	KØBENHAVN K
787	26.09.2024	Helena Ahlström		2300	København
786	26.09.2024	Thomas Ravn	A/B Stampesgade 4	1702	København
785	26.09.2024	Anna Sophie Wiese		1432	København K

784	26.09.2024	Kjeld Kristian Lykke		2100	København Ø
783	26.09.2024	Viktor		2300	København S
782	26.09.2024	Bent Andersen		2100	København Ø
781	26.09.2024	Lea Torpegaard Kvistgaard		1432	København K
780	26.09.2024	Charlotte Bom		2300	Kbh s
779	26.09.2024	Maria Hansen		1432	København K
778	26.09.2024	Ellen Christensen		2300	Kbh
777	26.09.2024	Torben Lynge Andersen		1432	Kbh K
776	26.09.2024	Troels Munch		1432	København K
775	26.09.2024	Niels Wonsyld		1432	København K
774	26.09.2024	Kasper Dam Mikkelsen		2300	København S
773	26.09.2024	Amager Øst Lokaludvalg		2300	København S
772	26.09.2024	Durita Nattestad		1432	Kbh K
771	26.09.2024	E/F Reventlowsgade 20		1651	København V
770	26.09.2024	Jacob Vesterled		2300	København S
769	26.09.2024	Martin Thun Klausen		1432	København K
768	26.09.2024	Mikkel Ræv	Bevar habitatet for ræve	1432	København
767	26.09.2024	Jakob Levring		2300	København S
766	26.09.2024	Tobias Aarkrogh Ubbesen		2300	København S
765	26.09.2024	Kristoffer Soelberg		1432	København K
764	26.09.2024	Nanna Damsgaard		2300	København S

763	26.09.2024	Gaetano Invernizzi		1432	Copenhagen
762	26.09.2024	Mikkel Rimsø Sørensen	Københavns Lufthavne A/S	2770	Kastrup
761	26.09.2024	Lene/Hans		1829	Frb. C
760	26.09.2024	Noah og Josephine Holm		1432	København
759	26.09.2024	Bente Meinhardt		1432	København K
758	26.09.2024	Benjamin Grundahl		2300	København S
757	26.09.2024	Bente Eriksen-Schmidt	privat	5932	Humble
756	26.09.2024	Vesterbro Lokaludvalg	Vesterbro Lokaludvalg	1758	Københavns V
755	26.09.2024	Inger Hutters	Østerbro Havnekomité	2100	København Ø
754	26.09.2024	Rie Brodersen		1432	København K
753	26.09.2024	Christina og Rasmus Johnsen		2300	København S
752	26.09.2024	Adrian Cusniriuc		1432	Copenhagen
751	26.09.2024	Rune Pedersen		2200	KBH N
750	26.09.2024	Anne Berendt		1432	København K
749	26.09.2024	Thomas Holm Kläning		2300	København S
748	26.09.2024	Knud Erik Hansen og Ole Damsgaard	Danmarks Naturfredningsforening København	2500	Valby
747	26.09.2024	Trine Bloch		1432	København K
746	26.09.2024	Linda Jabelin		1432	København K
745	26.09.2024	Troels Hein Bünger		1432	København K
744	26.09.2024	Advokat Anders Baaner Skjærbæk	Kromann Reumert	2100	København Ø

743	26.09.2024	Lars Tingbjerg Danielsen	Nordøstamager Skole	2300	København S
742	26.09.2024	Ole Damsgaard	Danmarks Naturfredningsforening København	2100	København
741	26.09.2024	Knud Erik Hansen	Danmarks Naturfredningsforening København	2500	Valby
740	26.09.2024	Ilse Jespersen		2500	Valby
739	26.09.2024	Peter Dahlmann		2200	København N
738	26.09.2024	Xenia Mortenesn		1432	København K
737	26.09.2024	Per Mørkenborg	home Projektsalg København	1432	København K
736	26.09.2024	Alexander Dittmer		1432	København K
735	26.09.2024	Hans Rugaard Jensen	Havmiljøgruppen Bevar os vel	1432	København
734	26.09.2024	Rie Berenth	Hucla ApS	1253	København K
733	26.09.2024	Lise Lotte Luukkanen		1702	København V
732	26.09.2024	Nina Melchior		2100	København k
731	26.09.2024	Karen		1432	København K
730	26.09.2024	Gabriele Seidel-Grimpe		2300	København S
729	26.09.2024	Elin Christensen		2300	København S
728	26.09.2024	Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten	Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten	1432	KØBENHAVN K
727	26.09.2024	Christianshavns Lokaludvalg	Christianshavns Lokaludvalg	1550	Kbh V
726	26.09.2024	Sara Sjøholm	KAB	2450	SV
725	26.09.2024	Helle Møller Horley		2300	København

724	26.09.2024	Einar Feldager Hansen	Privat	2880	Bagsværd
723	26.09.2024	Emre Üsüdür		2200	København N
722	26.09.2024	Helge Bay og Niels Wellendorf	Letbaner.dk	8660	Skanderborg
721	26.09.2024	Karna Bunk		2200	København
720	26.09.2024	Bo Elkjær	Ejerforeningen Stampesgade 6	1702	København V
719	26.09.2024	Mie Holbech Gustavsen	Dansk Erhverv	1215	København K
718	26.09.2024	P Holm & Søn AS	P Holm & Søn AS	2720	Vanløse
717	26.09.2024	Søren Riis		1828	FREDERIKSBERG C
716	26.09.2024	Søren Bønsing		2300	Kbh.S.
715	26.09.2024	Søren Bønsing og Liandi Zhu		2300	Kbh.S.
714	26.09.2024	Mona Møller	Danske Shipping- og Havnevirksomheder	1550	København V
713	26.09.2024	Roland Beeres - bestyrelsesformand	AB Den Gule By	2300	KBH S
712	26.09.2024	Malthe Mulvad	Copenhagen Malmö Port (CMP)	2150	Nordhavn
711	26.09.2024	Marie Juel Bech Nielsen		1432	København K
710	26.09.2024	Djawed Kimouche	Sundbyøster Skole	2300	København S
709	26.09.2024	Poul Madsen		1432	København K
708	26.09.2024	mette thastum		2300	København S
707	26.09.2024	Rasmus Bjørn		1432	København K
706	26.09.2024	Martin HH Bender	MartinBender	2300	København S
705	26.09.2024	Miljøstyrelsen	Miljøstyrelsen	5000	Odense C

704	26.09.2024	Østerbro Lokaludvalg	Københavns Kommune	2100	København Ø
703	26.09.2024	Jean & Michael Konbæk		2300	København S
702	26.09.2024	Trafikselskabet Movia		2500	København
701	26.09.2024	Uffe Palludan	Palludan Future	2300	København S
700	26.09.2024	Greater Copenhagen	Greater Copenhagen	1165	København
699	26.09.2024	Ole Mejlby Jørgensen		1432	København K
698	26.09.2024	Katarina Held		2100	København Ø
697	26.09.2024	Blanca Pedersen		2300	KBH s
696	26.09.2024	Tårnby Kommune	Tårnby Kommune	2770	Kastrup
695	26.09.2024	Maria Olafsson	HORESTA	1900	Frederiksberg
694	26.09.2024	Terese Kalic		2300	Kbh. S
693	26.09.2024	Josephine Bøgedal Jensen	DR	0999	København C
692	26.09.2024	Jakob Svane	Asfaltindustrien	2750	Ballerup
691	26.09.2024	Jan Pedersen		4840	Nr. alslev
690	26.09.2024	Laura Olsen		2300	København S
689	26.09.2024	Dorte berg		1432	København K
688	26.09.2024	Rune Jacobsen		1432	København K
687	26.09.2024	Søren Agerskov/Liselotte Tvede		2100	København Ø
686	26.09.2024	Djawed Kimouche	Sundbyøster Skole	2300	København
685	26.09.2024	Michel Müller		2000	Frederiksberg
684	26.09.2024	Lone Jeppesen/Philip A. Ostrowicz		2300	København S

683	26.09.2024	Henrik Bo Hansen	Grundejerforeninge n Artillerivej Syd	2500	Valby
682	26.09.2024	Bo Sandberg, fmd.	Københavnertunnel gruppen	1215	Kbh K
681	26.09.2024	Islands Brygges Lokalråd	Islands Brygges Lokalråd	2300	København S
680	26.09.2024	H/F Strandlyst	Haveforening beliggende langs Forlandet	2300	københavn S
679	26.09.2024	Cecilie Teirlynck		1432	Kbh
678	26.09.2024	Vilhelm Chr. Iversen		2300	Kbh. s
677	26.09.2024	Mads Andersen		2300	København S
676	26.09.2024	Morten Holm		1428	København K
675	26.09.2024	Casper Andersen		2300	København S
674	26.09.2024	Emilia		1432	København K
673	26.09.2024	Søren Bjerregaard Kjær		1432	København K
672	26.09.2024	Helene		1651	KBH V
671	25.09.2024	Steven Rønhild		2300	København
670	25.09.2024	Helene	E/F Reventlowsgade 26-30	1651	KBH V
669	25.09.2024	Mia B. R. Nielsen		1702	København V
668	25.09.2024	Marie Louise Meyland		1432	København K
667	25.09.2024	Charlotte		2300	København S
666	25.09.2024	Jonas Rugaard		1452	København
665	25.09.2024	Birgitte Odgaard Nielsen	Metrogruppen ved København H	1651	København V
664	25.09.2024	Stina Kjær Madsen		1651	København V

663	25.09.2024	Anna		1432	København K
662	25.09.2024	Søren Burchardt	Bestyrelsen for Andelsboligforening en Bryggens Have II	2300	København S
661	25.09.2024	Ursula Sandager		1432	København K
660	25.09.2024	Rasmus Lehn		2820	Gentofte
659	25.09.2024	Trine		2300	København S
658	25.09.2024	LOUI MATELL		1432	København K
657	25.09.2024	Anna Nedergaard		1432	København
656	25.09.2024	Philip Douglass		1466	København K
655	25.09.2024	Henrik		2300	København S
653	25.09.2024	Nicolaj		3450	Allerød
654	25.09.2024	Simon Lundt Hansen		2300	Kbh. S
651	25.09.2024	Lise Schlichter		3660	Stenløse
652	25.09.2024	Amager Fælleds Venner		2300	København S
650	25.09.2024	Michella Lenz		1432	København K
649	25.09.2024	Frank Petersen	S/K LYNETTEN	1432	København K
648	25.09.2024	Mikkel Egelund Nielsen		1432	København K
647	25.09.2024	Lars Ole Vallebo		1432	København k
646	25.09.2024	Flora Helene Krøyer		1432	København K
645	25.09.2024	Rebecca Harboe		1432	København K
644	25.09.2024	Jette Michelsen		1432	København K
643	25.09.2024	Birgit Petersen		4760	Vordingborg
642	25.09.2024	Alexander Kolmos Allerslev		1651	København V

641	25.09.2024	Olivia Petri		1302	København K
640	25.09.2024	Louise Busch		2100	København Ø
639	25.09.2024	Heine Kongshøj		2300	København S
638	25.09.2024	Laura Mønsted Krohn		2300	København S
637	25.09.2024	Karin Hansen		2300	København S
636	25.09.2024	Morten Andersen		3450	Allerød
635	25.09.2024	Thomas Bo Christensen		1701	København V
634	25.09.2024	Ann-Christin Struwe-Voscul		1432	KØBENHAVN K
633	25.09.2024	Kenny Thillemann		2300	København S
632	25.09.2024	Carles Pellicer-Nàcher		1432	København K
631	25.09.2024	Niklas Brosolat Hemmingsholt		3450	Allerød
630	25.09.2024	Amanda		2300	København S
629	25.09.2024	Jens Rasmussen		2300	København S
628	25.09.2024	Jaida		1432	København K
627	25.09.2024	DI Transport	DI	1553	København V
626	25.09.2024	Ulrik Bencard		2300	København S
625	25.09.2024	Kenneth Gøtsche		2300	København S
624	25.09.2024	Kirsten Folmann		2300	København S
623	25.09.2024	Marianne Lehner		3450	Allerød
622	25.09.2024	Charlotte Petersen		2300	København S
621	25.09.2024	Tania Elisa Nicolaisen		1432	København K

620	25.09.2024	Forperson - Kasper Johansen	Grundejerforeningen Valhal af 1. april 1912	2300	København
619	25.09.2024	Chris Hvid Hansen		2300	København S
618	25.09.2024	Tobias Christensen		1432	København K
617	25.09.2024	Emil Thylin		1432	København K
616	25.09.2024	Peter		1432	København
615	25.09.2024	Byggeselskab Mogens de Linde	Byggeselskab Mogens de Linde	1434	København K
614	25.09.2024	Signe Lavallee	Fellowmind	2300	København
613	25.09.2024	Liv lehner		2400	Kbh nv
612	25.09.2024	Anders Lynggaard-Poulsen		2300	Copenhagen S
611	25.09.2024	Agnese		2300	København S
610	25.09.2024	Christian andersen		3450	Allerød
609	25.09.2024	Søren Skov Nielsen		3450	Allerød
608	25.09.2024	Anette Hansen		1702	København V
607	25.09.2024	Irina Nica og Marshall Arokia		1432	København K
606	25.09.2024	Bjørn Kjerulf		2300	DK-2300 Copenhagen S
605	25.09.2024	Berit Asmussen		2300	København S
604	25.09.2024	Airo Bjarking	Medlem af S/K Lynetten	2791	Dragør
603	25.09.2024	Jesper Wøldike Brandt		1432	København
602	25.09.2024	Prøvestens allé 5	Prøvestens allé 5	2300	København s
601	25.09.2024	christoffer harboe		2300	København s

600	25.09.2024	Alexander Karl Lehmann		2300	København
599	25.09.2024	Susanne Christensen og Kurt H. Larsen		2300	København
598	25.09.2024	lars bisgaard	Villabyerne GF Dyveke og Gimle	2300	København S
597	25.09.2024	Mie og Eva Engelbrekt Rosengreen		1432	København K
596	25.09.2024	Egon Christensen		2300	København
595	25.09.2024	Zsolt Kozma		1432	København K
594	25.09.2024	Ulrik P. Schmidt		1432	København K
593	25.09.2024	Donald McArthur		2000	Frederiksberg
592	25.09.2024	Michael Stensbøl	DGI Byen / Øksnehallen	1704	København V
591	25.09.2024	Søren Madsen	Københavns Motorbådsklub	2300	København S
590	25.09.2024	Martin Helgesen		1432	København K
589	25.09.2024	Siri Sørensen		1432	København
588	25.09.2024	Rasmus Christensen		1432	København K
587	25.09.2024	Kim Skov Lehner		1432	København
586	25.09.2024	Signe Christensen		1432	København k
585	25.09.2024	Lola Mirjam Troldahl		2300	København S
584	25.09.2024	Emil Ferent		1432	København
583	25.09.2024	Line Toft Tengberg		1432	Kbh k
582	25.09.2024	Kristian Schlichter	Lynettens Bådservice A/S	1432	København K

581	25.09.2024	Susanne Reinhardt		2300	kbh.S
580	25.09.2024	Magnus Wede Brandt		1432	København
579	25.09.2024	David Kvistgaard		1432	Kbh K
578	25.09.2024	Ulla Bo Skovvart		1404	København K
577	25.09.2024	Emil Maj Christensen	Cyklistforbundet	1362	København K
576	25.09.2024	E/F Quintus Bastion		1439	København K
575	25.09.2024	Frederiksberg Kommune	Frederiksberg Kommune	2000	Frederiksberg
574	25.09.2024	Søren Lütken		2450	København
573	25.09.2024	Søren Stenderup Jensen	SIRIUS advokater	2100	København Ø
572	25.09.2024	Fane Groes		1432	København K
571	25.09.2024	Maria Boisen Schmidt		1432	København K
570	25.09.2024	JØRGEN ERIK STRØBECH	Metro-gruppen A/B Re 22-St 2	1651	København
569	25.09.2024	Helle Skjoldager Larsen		2100	København Ø
568	25.09.2024	Amager Vest Lokaludvalg	Københavns Kommune	2300	København S
567	25.09.2024	Susanne Birkebo Berthelsen		2100	København Ø
566	25.09.2024	Djawed Kimouche	Sundbyøster Skole	2300	København S

565	25.09.2024	Kamilla Ryding	Dansk Forening for Rosport, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark	2605	Brøndby
564	25.09.2024	emma	skole	2300	københavn
563	25.09.2024	Magnus Månsson	Eslövs kommun	24180	Eslöv
562	25.09.2024	Mette Vang Rasmussen		1432	københavn
561	25.09.2024	Vesti	Sundbyøster skole	2770	Tårnby
560	25.09.2024	Sidse Ellegaard	E/F Prøvestens Alle 4	2300	København S
559	25.09.2024	Malene Schrøder		1432	København K
558	25.09.2024	Vibeke Skjoldager Ljung		2100	København Ø
557	25.09.2024	Pernille		2300	København S
556	25.09.2024	Rasmus Christensen	Fisketorvets Motorbådsklub (FMK)	2200	København
555	25.09.2024	Anna Knorborg forældrerepræsentant	Skolebestyrelsen på Skolen på Islands Brygge	2300	København S
554	25.09.2024	Charlotte Simonsen	Fa09 (c/o Grønjordskollegiet)	2600	Glostrup
553	25.09.2024	Zia Due Jensen		1651	København V
552	25.09.2024	Vibe Ødegaard	Slots- og Kulturstyrelsen	4800	Nykøbing F.
551	25.09.2024	Heidi kristensen		2300	kbh S
550	25.09.2024	Magnus Overgaard Bornhøft		2300	København S
549	25.09.2024	Klaus Bo Christensen		1701	København V

548	25.09.2024	Jesper Madsen	Zurface A/S	8960	Randers SØ
547	25.09.2024	Kim Bidsted	IN VITRO A/S	2300	København S
546	25.09.2024	Lars Krøyer Jensen		1432	København K
545	25.09.2024	Mie Levi Fenger		2300	Kbh S
544	25.09.2024	Mette Frobenius	Ejerforeningen Grönings Have	2300	København S
543	25.09.2024	Søren Kjær Madsen		1651	København V
542	25.09.2024	Anna Harbo		1652	København V
541	25.09.2024	Anne Næser		1307	København
540	25.09.2024	Pernille Holm		1702	København V
539	24.09.2024	Lisbeth Andersen		2300	København S
538	24.09.2024	Anders Børup Jepsen		2100	København Ø
537	24.09.2024	Eglantine Charrier		2300	København s.
536	24.09.2024	Anders Andreasen og Karin Rørbech		2300	København s
535	24.09.2024	Ulrik Skjødt		2300	København
534	24.09.2024	Rune Bødker Ponsaing		2300	København S
533	24.09.2024	Martin H. H. Bender	Grundejerforening Øresund	2300	København S
532	24.09.2024	Frederik Schelle Hornnes		1651	København V
531	24.09.2024	Enel Laura Pagaard Selvig		1432	København K
530	24.09.2024	Line Skovgaard		1432	København K
529	24.09.2024	Jakob Clausen		1432	Kbh K

528	24.09.2024	Rene Sørensen	Andelsboligforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22	1702	København V
527	24.09.2024	Sander Stenderup		1432	København K
526	24.09.2024	Missona Stenderup		1432	København K
525	24.09.2024	Thomas Søndergaard Horsager		2300	København SV
524	24.09.2024	Tony Hansen		2300	Kbh. S.
523	24.09.2024	Henriette Søndergaard		2300	København S
522	24.09.2024	Thomas Kjellberg Christensen	G/F Havnestad	2300	København S
521	24.09.2024	Therese Torgersen		1721	København v
520	24.09.2024	Rasmus Christensen	Fisketorvets Motorbådsklub (FMK)	2200	København
519	24.09.2024	Erik Jochumsen	Medlem af S/K Lynetten	2610	Rødovre
518	24.09.2024	John Erichsen		2100	København Ø
517	24.09.2024	Margit Alsbøl	Sejlklubben Lynetten	1432	København
516	24.09.2024	Andreas Thorsen		1704	København V
515	24.09.2024	Ann Nørland		2300	København S
514	24.09.2024	Christian		1432	København
513	24.09.2024	Mikkel Kramme Abildtoft		2300	København S
512	24.09.2024	Kim Fynbo Nielsen	Dansk Natursten A/S	2300	København S
511	24.09.2024	Kresten Nielsen		1432	København
510	24.09.2024	Elsebeth Cato		2100	København Ø

509	24.09.2024	Andreas Hansborg Olsen		2720	Vanløse
508	24.09.2024	Pernille Formsgaard		2300	København S
507	24.09.2024	Alexander Rygner Holm		2300	København S
506	24.09.2024	Malin Schmidt		2300	København S
505	24.09.2024	Banedanmark		1577	København V
504	24.09.2024	HOFOR A/S	HOFOR A/S	2300	København S
503	24.09.2024	Lasse Lavrsen		2300	København S
502	24.09.2024	Henrik Nielsen		2720	Vanløse
501	24.09.2024	Hans Troldahl		2300	København S
500	24.09.2024	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1550	Kbh V
499	24.09.2024	Ulrik Rasmussen		2300	København S
498	24.09.2024	Bengt Nilsson	Region Skåne	29189	Kristianstad
497	24.09.2024	Rosita Flyger		2300	København, Danmark
496	24.09.2024	Helge Sondergaard Hvid		2300	København S
495	24.09.2024	Dorthe Monrad Møller		1651	Kbh V
494	23.09.2024	Betty Mørch Hansen		9700	Brønderslev
493	23.09.2024	Sabine Hildingborg		1432	København K
492	23.09.2024	Thomas Rørdam		2300	København S
491	23.09.2024	Jørn Graunbøl		1651	Kbh V
490	23.09.2024	Niclas Holm		1432	København K
489	23.09.2024	julie melskens		1704	København v
488	23.09.2024	Brian		2300	København

487	23.09.2024	Maria Steinhauer Krogh		2300	København S.
486	23.09.2024	Stine Schmidt		1432	København K
485	23.09.2024	Alexandra		2770	Kastrup
484	23.09.2024	Helena Nielsen		1432	København
483	23.09.2024	Jens Henrik Laursen		2300	København S
482	23.09.2024	Otto Lyck Rise og Holger Lyck Rise		1432	Kbh K
481	23.09.2024	Louise		1432	Kbh K
480	23.09.2024	John Krüger		1700	København V
479	23.09.2024	Iben Teilmann		2870	Dyssegård
478	23.09.2024	Arne Høgsvig		2300	København S
477	23.09.2024	Halfdan Bruvoll Travn		1432	København K
476	23.09.2024	Felicia Paaske Fock		2300	København
475	23.09.2024	Charlotte Jung Larsen		2300	København S
474	23.09.2024	Eric Schmid		2300	Copenhagen
473	23.09.2024	Camilla Meisner-Jensen		2300	København S
472	23.09.2024	Viktoria Steinhart		1429	København
471	23.09.2024	Fiona Maja Mannerup		1670	København V
470	23.09.2024	Erling Pedersen		2680	Solrød Strand
469	23.09.2024	Mette		2300	København S
468	23.09.2024	Elisabeth Troldahl		2300	København S
467	23.09.2024	Tina Træholt		2820	Gentofte
466	23.09.2024	Freja Radoor		2770	København

465	23.09.2024	Lene Jensen	CTR I/S	2000	Frederiksberg
464	23.09.2024	Andreas Elle		1432	København
463	23.09.2024	Bo Elkjær	Gårdlauget i Stampesgadekarreen	1651	København V
462	23.09.2024	Sanna Lindberg	Minc i Sverige AB	21119	Malmö
461	23.09.2024	torben lenike petersen	AB Bryggens Have 2	2300	København S
460	23.09.2024	morten windelev		2300	København s
459	23.09.2024	Tonny Juul		2100	København Ø
458	23.09.2024	Amanda Stephansen		1432	København K
457	23.09.2024	Alberte Lynggaard-Poulsen		2300	København
456	23.09.2024	Rasmus		2300	København S
455	23.09.2024	Bodil Vestergaard		2670	Greve
454	23.09.2024	Charlotte Mortensen		2300	København S
453	23.09.2024	Søren Riis		1828	FREDERIKSBERG C
452	22.09.2024	Niels Vincent Næser		1432	København K
451	22.09.2024	Frank Sejersen		1702	Kbh V
450	22.09.2024	Michael Vogt		1651	København
449	22.09.2024	Dan Holmgreen		2300	København S
448	22.09.2024	Anders Kühle		2720	Vanløse
447	22.09.2024	Esben Wiese		1432	Christianshavn
446	22.09.2024	John Gade	Rådet for Bæredygtig Trafik	2660	Brøndby Strand
445	22.09.2024	Stine Tims		2300	Kbh. s
444	22.09.2024	Lea Friis Hartig		1432	Copenhagen K

443	22.09.2024	Rikke Andersson		1433	København K
442	22.09.2024	Jaco Botha		2300	København S
441	22.09.2024	Regitze Flannov		1651	København V
440	22.09.2024	Jonathan Clausen		1651	København
439	22.09.2024	Kenneth Teirlynck		1432	København K
438	22.09.2024	Jesper Michelsen		2300	KØBENHAVN S
437	22.09.2024	Anne Dorte Michelsen		1651	København V
436	22.09.2024	Jan Christensen og Pia Jacobsen		1432	København K
435	22.09.2024	Birgit Hovgaard		1432	kbh K
434	22.09.2024	Lis Jensen		2300	København S
433	21.09.2024	Gunhild Qvist		1432	København K
432	21.09.2024	Josephine Flindt		2500	København
431	21.09.2024	Sussie Heuser		2300	København S
430	21.09.2024	Giovanni Nappi		2100	Copenhagen
429	21.09.2024	phie ambo		2300	København S
428	21.09.2024	Anders Morgenthaler		2300	Kbh S
427	21.09.2024	Susanne Munch		1432	København K
426	21.09.2024	Karin Andresen		1432	København K
425	21.09.2024	Martin Hansen		1432	København K
424	21.09.2024	Rasmus Bach Pedersen		1432	København K
423	21.09.2024	Jens Kondrup	Privat	2300	København S
422	21.09.2024	Vivian Fynbo Nielsen		2300	København s

421	20.09.2024	Hillechien Catharina Goos	S/K Lynetten	2300	København S
420	20.09.2024	Bettina Bokmand Bjørn		1432	København K
419	20.09.2024	Lars Mortensen		1432	København K
418	20.09.2024	Thomas Kjeldsen		2300	København S
417	20.09.2024	Marianne Rosager		1432	København K
416	20.09.2024	Jens Bjorn		1432	København K
415	20.09.2024	Didde Mosegaard		2100	København Ø
414	20.09.2024	Vanløse Lokaludvalg		2720	Vanløse
413	20.09.2024	Søren Thygesen		1651	København V
412	20.09.2024	Michael Flindt		1432	K
411	20.09.2024	Sund & Bælt Holding A/S	Sund & Bælt Holding A/S	1601	København
410	20.09.2024	Norrecco A/S	Norrecco A/S	2300	København S
409	20.09.2024	Foreningen Byen for Borgerne	Foreningen Byen for Borgerne	1366	København K
408	20.09.2024	Louise Panum Baastrup	Refshaleøens Ejendomsselskab A/S	1432	København K.
407	20.09.2024	DSB	DSB	2630	Taastrup
406	20.09.2024	Arne Cyron		2300	København S
405	20.09.2024	Jens Henning Ravnsmed på vegne af Beboerrepræsentationen ved Bassinhusene Axel Heides Gade 10-22 og Poul Hartlings Gade 4-8 gade	Beboerrepræsentationen ved Bassinhusene Axel Heides Gade 10-22 og Poul Hartlings Gade 4-8	2300	København S

404	20.09.2024	Michael Kjeldsen		2300	København S
403	20.09.2024	Torben Dahl-Nielsen		2100	København Ø
402	19.09.2024	Thomas Ingham		1432	København K
401	19.09.2024	Line Haarby		1432	København K
400	19.09.2024	Kamilla Bjørn	Medlem af S/K Lynetten og pædagog i lokalområdet	2300	København S
399	19.09.2024	Torben Damsted	Medlem af S/K Lynetten og borger i København	2000	Frederiksberg
398	19.09.2024	Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole	Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole	2300	København S
397	19.09.2024	Thomas Gooseman		2300	Copenhagen
396	19.09.2024	Rahlf Nielsen	Sejlklubben Lynetten	1432	København
395	19.09.2024	Lisa		2300	Københavns
394	19.09.2024	Bestyrelsen, Sejlklubben Lynetten	Sejlklubben Lynetten	1432	København
393	19.09.2024	Emilie		1401	København K
392	19.09.2024	Kasper Aaquist Pihl Johansen		2300	København
391	19.09.2024	Peter Kristiansen		1432	København K
390	18.09.2024	kristian Langkilde		2300	København S
389	18.09.2024	Mathias Hansen		1432	København K
388	18.09.2024	Nanna Schnipper		2300	København S
387	18.09.2024	Kjeld Allan Thrane Larsen	Rådet for bæredygtig trafik	1455	København K

386	18.09.2024	Anders Kåühle		2720	Vanløse
385	18.09.2024	Carsten Krabbe		2300	København S
384	18.09.2024	Mads Vestmar		2300	København S
383	18.09.2024	Havplansekretariatet	Søfartsstyrelsen	4220	Korsør
382	18.09.2024	Udviklingsselskabet By & Havn I/S		1259	København K
381	18.09.2024	Afdelingsbestyrelsen, afdeling AKB København 10069		2300	København S
380	18.09.2024	Henrik Møhring Madsen		1432	København K
379	18.09.2024	Katrine Grignon		2300	København S
378	18.09.2024	Majken Hessner		2100	København
377	18.09.2024	Alex Heick	Bispebjerg Lokaludvalg	2400	København NV
376	18.09.2024	Oscar Andersen		1432	København K
375	17.09.2024	Clara Ancher Kürstein Nielsen		1432	København K
374	17.09.2024	Grith Pontoppidan		2300	København
373	17.09.2024	Henning Nielsen		1432	København K
372	17.09.2024	Heinz Oluf Schoubye		1432	København K
371	17.09.2024	Anders Juul Sørensen		1432	København
370	17.09.2024	Malte Thomsen		1432	København
369	17.09.2024	Kamma Jensen		2300	København S
368	17.09.2024	Simon Mårtensson		2200	København
367	17.09.2024	Kasper Vad Pedersen		2300	Kbh S

366	16.09.2024	Henrik Krabbe		2300	København S
365	16.09.2024	Isolde Demant		1432	København
364	16.09.2024	M. Ingvardsen		2300	København K
363	16.09.2024	Karsten Hansen		2300	København S
362	16.09.2024	Rasmus Christiansen		2100	København Ø
361	16.09.2024	Hein Christensen		39	Kæbenhavn K
360	16.09.2024	Jan Filipsen		2880	Bagsværd
359	16.09.2024	Lars Chr.Larsen		2400	Kbg. Nv.
358	16.09.2024	Anders Bruun		1432	København K
357	16.09.2024	Morten Kristoffersen		2300	København
356	16.09.2024	Carina Wutzler	Vellinge kommun	23581	Vellinge, Sverige
355	16.09.2024	Karin Gerdorf		1432	1432
354	16.09.2024	Vala Olafsdottir		2300	Copenhagen S
353	15.09.2024	Rasmus Berg Palm		1432	København K
352	15.09.2024	Camilla Andersen		2300	København S
351	15.09.2024	Karl Hedeager Ovesen	Privat	4660	St.Heddinge
350	15.09.2024	Anna Fritzson	Kristianstads kommun, kommunledningskontoret	29180	Kristianstad
349	15.09.2024	Lars Berger		2300	København S
348	15.09.2024	Marie Hesseldahl		1432	København
347	15.09.2024	Charlotte Rafn		2100	København
346	15.09.2024	Jacob Nedergaard		1432	København
345	15.09.2024	Nina		2100	Kbh ø

344	15.09.2024	Hanne Halvorsen		2300	København S
343	15.09.2024	Kirsten Schäffner		2700	Brønshøj
342	14.09.2024	Claus Ørskov	Medlem af S/K Lynetten	1174	København K
341	14.09.2024	Adam		2300	København s
340	14.09.2024	Rixon Thomas	Det Kongelige Teater	2800	Lyngby
339	14.09.2024	Henrik Nøhr Engelbrekt Poulsen	Ny	1432	København K
338	14.09.2024	Signe Koch		2300	København S
337	14.09.2024	Gert Villumsen		2200	Kbh N
336	14.09.2024	Jens Hansen		1432	Kbh K
335	14.09.2024	Jan Jakobsen	Sejlklubben Lynetten	2300	København
334	14.09.2024	Marianne Reewes Juul		2990	Nivå
333	14.09.2024	Leif W. Sørensen		2990	Nivå
332	14.09.2024	Svend Hillerup Hansen		2800	Kgs.Lyngby
331	14.09.2024	Joysana Joanna Dortea Krüger		1967	Frederiksberg
330	14.09.2024	Troels Danvold	Bestyrelsen Gemini residence	2300	København S
329	14.09.2024	Roland Lindholdt Petersen		2700	Brønshøj
328	14.09.2024	Kirsten Schäffner		2700	Brønshøj
327	14.09.2024	Emil Aagaard Jensen		4681	Herfølge
326	14.09.2024	Niels Finseth		76	Frederiksberg
325	13.09.2024	Marie Reinholdt		2300	KØBENHAVN S

324	13.09.2024	Hans Schjær-Jacobsen		2900	Hellerup
323	13.09.2024	Nina S		2300	København S
322	13.09.2024	Pia Kinhult	European Spallation Source ERIC	2200	Köpenhamn
321	13.09.2024	Nanna Geirsdottir		1432	København
320	12.09.2024	Kim og Tine		2300	København S
319	12.09.2024	Claus Bendixen		1432	København K
318	12.09.2024	Trelleborgs kommun	Kommunstyrelsen	23183	Trelleborg
317	12.09.2024	Flemming Hastrup		2300	København S
316	12.09.2024	Jesper Baunsgaard		2300	København S
315	12.09.2024	Carsten Buhl Olsen		2300	København S
314	12.09.2024	Jan B		2300	København S
313	12.09.2024	Philip Holm Hansen		2300	København
312	12.09.2024	Georg Christiansen		2300	København S
311	11.09.2024	Søren Larsen		2100	København Ø
310	11.09.2024	Siggi		2300	2300
309	11.09.2024	Valby lokaludvalg		2500	Valby
308	11.09.2024	Marek Kovac		2100	København Ø
307	11.09.2024	Lotte Bagger		2700	Brønshøj
306	11.09.2024	Jette Paarup		2300	København S.
305	10.09.2024	Magnus Bang		1432	København K
304	10.09.2024	Lauridsen Lars	privat	2300	KØBENHAVN S
303	10.09.2024	Jørgen Lehmann Beiter	Sejlklubben Lynetten	2630	Taastrup

302	10.09.2024	Robert Schweizer		2300	Copenhagen
301	10.09.2024	Jan Bryding		2860	Søborg
300	10.09.2024	Anders Jespersen		2100	København
299	09.09.2024	Anders Zitawi	OGM - Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm	1432	Kbh. K
298	09.09.2024	Johan Winther		1268	København
297	09.09.2024	Maja		2300	København S
296	09.09.2024	Lasse Munck Petersen		2860	Søborg
295	09.09.2024	Anika Schröder		2450	København SV
294	09.09.2024	August Hein		1432	København K
293	09.09.2024	Michael Mullins		1436	København
292	09.09.2024	Philip Elberling		2450	København SV
291	09.09.2024	Johnny Smidt		2300	København S
290	09.09.2024	Bengt E Svensson	Future City Malmö	21128	Malmö
289	09.09.2024	STRING	STRING	1165	Copenhagen
288	09.09.2024	Klaus Schlichter	Borgergruppen Bevar Margretheholms havn	1432	København K
287	08.09.2024	Zoe Hjelm Zandvliet		1852	Frederiksberg
286	08.09.2024	Frants Bisgaard		2300	København S
285	08.09.2024	Lone Nørgård Petersen		1432	København K
284	08.09.2024	Søren Burchardt		2300	København S
283	08.09.2024	Søren Burchardt		2300	København S
282	08.09.2024	Madara Krumina		1432	København K

281	08.09.2024	Lars Ørskov Theede	Sejlklubben Lynetten	2300	København S
280	08.09.2024	Gregory		1432	København K
279	08.09.2024	Klaus Smærup		1432	København K
278	08.09.2024	Anders Bo Nielsen		2300	København
277	08.09.2024	Lars Frandsen		1774	København V
276	08.09.2024	Christina Thomsen		1432	KBH K.
275	08.09.2024	Jacob Yin		1432	københavn
274	07.09.2024	Gry Olsson		1432	København
273	07.09.2024	Jakob Kongsgaard Olsson		1432	København
272	07.09.2024	August Nielsen		1432	København
271	07.09.2024	Eivind Olsen		2300	København S
270	07.09.2024	Gabriele Andersen		1432	København K
269	07.09.2024	Jens Skibshøj		2000	Frederiksberg
268	06.09.2024	Kasper Buch		1432	København
267	06.09.2024	Sissel kristensen Buch		1432	København
266	06.09.2024	Ole M Brandt		1432	København K
265	06.09.2024	Jan Stripp		1325	København K
264	06.09.2024	Tommy Andersen		2000	Frederiksberg
263	06.09.2024	Mads Guldbæk Jensen	PWH-Ejendomme A/S	1651	København v
262	06.09.2024	Rasmus		2300	København S
261	05.09.2024	Mette Schou		1432	København
260	05.09.2024	Mattias Bodlund		1620	København V

259	05.09.2024	Lenemai Christensen	Lene Hansson	1432	København K
258	04.09.2024	Lars Erstad-Jensen		2830	Virum
257	04.09.2024	Amager Ressourcecenter	ARC	2300	København S
256	04.09.2024	Lisa		1432	København K
255	04.09.2024	Bastian		2300	København S
254	04.09.2024	Tobias Meier		2400	København
253	04.09.2024	Madeline Grau Larsen		1432	kbh K
252	04.09.2024	Jens Valentin Waldorff		1432	København K
251	04.09.2024	Sarah		1432	København K
250	04.09.2024	Victor Henriksen		1432	København k
249	04.09.2024	Klaus Kristensen		2720	Vanløse
248	04.09.2024	Lorentz Wolf Rasmussen		1432	København
247	04.09.2024	Elin Ferm		1721	København V
246	04.09.2024	Trine Kjær-Hansen		1432	København k
245	04.09.2024	Ejerforeningen Bryggens Have 1		2300	København
244	03.09.2024	Ellen Britto		2400	København NV
243	03.09.2024	Liliana sandra gjerka		1432	København K
242	03.09.2024	Kenneth Ellinghart		2300	København S
241	03.09.2024	Katja Brandt		1432	København K
240	03.09.2024	Peter Bloch	Copenhagen Cable Park	2300	København

239	03.09.2024	Nicolai Thygesen		6960	Hvide Sande
238	03.09.2024	Vibeke Hvelplund		1432	København K
237	03.09.2024	Christopher Grods		1970	Frederiksberg C
236	03.09.2024	Anna Adamsen		2300	København S
235	03.09.2024	Charlotte Bruun Haedo		2450	København SV
234	03.09.2024	Thomas Kjellberg Christensen	Andelsboligforening en Jutlandiahus	2300	Københavns S
233	03.09.2024	Hans Hurvig		2100	København
232	02.09.2024	Gayathri Srinivaasan		1432	Copenhagen
231	02.09.2024	Alessandro Massa		1432	København
230	02.09.2024	Gertrud Lynge Mikkelsen		1432	København K
229	02.09.2024	Esben		1432	København K
228	02.09.2024	Lars Boesen		1434	Kopenhagen K
227	02.09.2024	Simon		2300	København
226	02.09.2024	Jacob Barkfeld		2300	København S
225	02.09.2024	Niels Ebbe Lollike	Niels Ebbe Lollike	2300	København S
224	02.09.2024	Paul Thomsen	Privat	3520	Farum
223	02.09.2024	Mads Thøgersen	Thøgersen	3200	Helsinge
222	02.09.2024	Peter Haender		1432	København K
221	02.09.2024	Anders Degn		7400	Herning
220	02.09.2024	Hendrik Zimmer		1432	Copenhagen
219	02.09.2024	Michael Toppenberg	Sejlklubben Prøvestenen	2700	BRØNSHØJ

218	02.09.2024	Franz-Michael S. Mellbin		2300	København S
217	02.09.2024	Rebecca Kyndal		1432	København k
216	01.09.2024	Marianne Lauritsen	Privat	2300	København S
215	01.09.2024	Christian Grønning		1432	København
214	01.09.2024	Monica Grønning		1432	København K
213	31.08.2024	Signe Sørensen		1432	København K
212	31.08.2024	Tine Munch Pedersen		1432	København K
211	30.08.2024	Line Landis Gustavsen		1432	København K
210	30.08.2024	Nikita Andersen		2300	københavn s
209	30.08.2024	Terese Kalic		2300	Kbh. S
208	30.08.2024	Frank Lambert	Prøvestnens Natur- og Fritidsforening	2300	København S
207	28.08.2024	Marie Reinholdt		2300	KØBENHAVN S
206	28.08.2024	Hanne Bille Krabbe		2300	København S
205	28.08.2024	Vivian Lauridsen		2300	Kbh S
204	27.08.2024	Lene Blomholt Pedersen		1439	KØBENHAVN K
203	27.08.2024	Skanska Danmark A/S	Skanska Danmark A/S	2450	København SV
202	27.08.2024	Morten Oskar Pedersen		1429	København K
201	26.08.2024	ebbe nielsen		1432	copenhagen
200	26.08.2024	Tine Rehné Jensen		2820	Gentofte
199	26.08.2024	David Bresson		4700	Næstved
198	26.08.2024	Sara Byrgesen		1432	København K

197	26.08.2024	Herdis Gudbrandsdottir		1432	København K
196	26.08.2024	Robert Olsen	Kofoeds Skole	2300	København S
195	25.08.2024	Charlotte Demant		1432	København K
194	25.08.2024	Jakob Demant		1432	København k
193	25.08.2024	Rebecca Waldmann	+4553843627	1432	KØBENHAVN K
192	25.08.2024	Anders Thorup-Jensen		1432	KØBENHAVN K
191	25.08.2024	Lars Dahlager		1432	København K
190	25.08.2024	sanne wiedemann		1432	København k
189	24.08.2024	Thomas Morten Vestergaard		2150	Nordhavn
188	24.08.2024	Anna elena Enggaard		1432	København K
187	23.08.2024	Jeanne Thorsen		1432	København K
186	23.08.2024	Marianne Jul-Rasmussen		1432	København K
185	23.08.2024	Kirsten Lund Hermansen		1432	København K
184	23.08.2024	Mette Sattrup		1432	København K
183	23.08.2024	Anette Oelrich		1432	København
182	23.08.2024	Viksi Jønsson		2300	København S.
181	23.08.2024	Henrik Fajerson	Skanska i Skåne	21537	Malmö
180	23.08.2024	Camilla Esbensen		1432	København K
179	23.08.2024	Marianne		1432	København K
178	22.08.2024	Nina Mathiesen		1432	København K
177	22.08.2024	Caspaar		2820	Gentofte
176	22.08.2024	Jette Duckert		1432	København K
175	22.08.2024	Ole Rasmussen	Christianshavnernet	3210	Vejby

174	22.08.2024	Rasmus Skousen		2500	Valby
173	22.08.2024	Sabrina Nielsen		1432	København
172	22.08.2024	Terese Kalic		2300	Kbh. S
171	22.08.2024	Simon Nielsen		1432	København K
170	22.08.2024	Lisa Konrad		2450	København SV
169	22.08.2024	Katrine Schønemann		1432	København K
168	22.08.2024	Annette Hovgaard		1432	København K
167	22.08.2024	Jeppe		2300	København Syd
166	22.08.2024	Peter Frøkjær		1432	København K
165	22.08.2024	Emil Møller Lind		1439	København
164	21.08.2024	Karina Wærum		1432	Kbh K
163	21.08.2024	Casper Mortensen		2300	København S
162	21.08.2024	N.D. Boesen		1750	København V
161	21.08.2024	Jan Kristensen		1434	København K
160	21.08.2024	Niklas T		2300	København
159	21.08.2024	Niels Christian Landvad		2300	København S
158	21.08.2024	Ala Hurbo		2300	København S
157	21.08.2024	Andreas Randløv Kristensen		2100	København Ø
156	21.08.2024	Patrick Bojesen Due		2300	København
155	21.08.2024	Tom Christensen		2100	København
154	20.08.2024	Jose Gros		2300	København S
153	20.08.2024	Kåre S M Breinholt		2100	København Ø
152	20.08.2024	Christina		2610	Rødovre

151	20.08.2024	Annemarie Klarskov Nielsen		1432	København K
150	20.08.2024	Rune Rindholm		2770	Kastrup
149	20.08.2024	Maria Isbrandt Gad		1432	København
148	20.08.2024	Jens Carstensen		2300	KØBENHAVN S
147	20.08.2024	Kenneth Fyrsterling		1940	Luxembourg, Luxembourg
146	20.08.2024	Per Tork Larsen		2730	Herlev
145	20.08.2024	Viktor		2300	København S
144	20.08.2024	Mikkel Jochimsen		1432	København K
143	20.08.2024	Sanne Waldorff		1432	København
142	20.08.2024	Anders Lisberg Petersen	Formand Ejerforeningen Stockholmsgade 59-61	2100	København Ø
141	19.08.2024	Emil og Hanna Van Es		1432	København K
140	19.08.2024	Anna Langhorn	ingen	1432	København K
139	19.08.2024	Ole Robin Storjohann		1432	København
138	19.08.2024	dorte gad		1432	københavn
137	19.08.2024	Harald Viuff		2450	København sv
136	19.08.2024	Gustav Holst Dam-Jensen		2760	Måløv
135	19.08.2024	Troels Danvold	Troels Danvold	2300	København
134	19.08.2024	Kuno Christensen		4100	Ringsted
133	19.08.2024	Anders Lisberg Petersen	Formand Ejerforeningen Stockholmsgade 59-61	2100	København Ø
132	19.08.2024	Bettina Jacoby		2300	København

131	19.08.2024	Lisbeth Garly Andersen		1432	København K
130	19.08.2024	Charlotte Winkler	Borger	1311	København
129	19.08.2024	julia freya madsen		1432	København K
128	18.08.2024	Mirza Kapetanovic		1432	København K
127	18.08.2024	Christoph Grimpe		2300	København
126	18.08.2024	Ole Rasmussen	Christianshavnernet	3210	Vejby
125	18.08.2024	Søren Lund		1432	København K
124	18.08.2024	Lykke Fehmerling	Jobtilfreds	1432	København K
123	18.08.2024	Astrid		1432	København K
122	18.08.2024	Simon		1432	København K
121	18.08.2024	Lilian		2000	Fc.
120	17.08.2024	Alba Møller		2300	Copenhagen
119	17.08.2024	Anders Balslev Jørgensen	1967	8000	Århus C
118	17.08.2024	Sara Hauge		1651	København V
117	16.08.2024	Freddie Bergkvist	Jernhusen AB	10130	Stockholm
116	16.08.2024	Jeannie Andersen		1364	København
115	16.08.2024	Tue		1720	København V
114	16.08.2024	Jeppe Larsen		1432	København K
113	16.08.2024	Pernille Aven		1432	København K
112	16.08.2024	Bente Kristensen		1432	København K
111	16.08.2024	ole rasmussen	Christianshavnernet	3210	Vejby
110	16.08.2024	Kristine Ammitzbøll-Bille		1432	København K

109	15.08.2024	Helen Hauberg		2300	København
108	15.08.2024	Jacob Hartmann		2300	Kbh S
107	14.08.2024	Anne		1432	København K
106	14.08.2024	Emli Brink		1432	København
105	14.08.2024	Finn Ankerstjerne		2100	København Ø
104	14.08.2024	Sine Nissen		1432	København K
103	14.08.2024	Rasmus Rise		1432	København K
102	14.08.2024	Martin Wallin		1432	København K
101	13.08.2024	Christian Folke Andersen		1432	København K
100	13.08.2024	Anna Zachariassen		1432	København K
99	13.08.2024	Jennifer Vedsted christiansen		1432	Kbh k
98	13.08.2024	Lone Olesen		1000	kbh k
97	13.08.2024	Sebastian Larsen		2100	København Ø
96	13.08.2024	F. Sprechler		1432	Kbh K
95	13.08.2024	Susanne Møller Jeppesen		1432	København K
94	13.08.2024	Samantha Georgakakis		1432	København
93	13.08.2024	Peter T.		2500	Valby
92	13.08.2024	Lars Blomholt		1432	København K
91	13.08.2024	Keith Gumery		2300	København S
90	12.08.2024	Mette Engelbrekt		1432	København K
89	12.08.2024	Daniela Steinberg		2300	København
88	12.08.2024	Tina Espander		2300	København S

87	12.08.2024	Anders Lisberg Petersen	Formand Ejerforeningen Stockholmsgade 59-61	2100	København Ø
86	12.08.2024	Christian Wagner		1303	København K.
85	12.08.2024	Marios Statiou		2400	København NV
84	12.08.2024	Asger Ammonsen		1432	København K
83	11.08.2024	Anders Hvelplund		1432	København K
82	11.08.2024	C. Mannerup		1432	Kbh K
81	11.08.2024	Rie Schyberg		1432	København
80	11.08.2024	Jeppe Vestergaard Frandsen		1432	Copenhagen
79	11.08.2024	Morten Kvistgaard	Morten Kvistgaard	1432	København K
78	11.08.2024	Jesper Dam		2200	København
77	11.08.2024	Rasmus Minor Petersen		1432	København K
76	11.08.2024	Mikkel Eggers	Borgergruppen "Pas godt på Margretheholm" https://www.facebook.com/groups/429521219951250	1432	KØBENHAVN K
75	11.08.2024	Gabriele Vilcinskaite	Danfoss	2500	Copenhagen
74	11.08.2024	Emma		1432	København K
73	10.08.2024	Henrik W Fugmann		1922	Frederiksberg C
72	10.08.2024	Christian Carstensen		2300	København S
71	08.08.2024	Steen Brastrup Clasen		1357	København K
70	07.08.2024	Onno Juhl-Vollers		2300	København S

69	07.08.2024	Peter Voergaard		3450	Allerød
68	07.08.2024	Luka Ahlmark		2300	København S
67	07.08.2024	Energistyrelsen (Undergrund)		1577	København
66	06.08.2024	Mark		2860	København
65	06.08.2024	Ole Ingrisch		2100	København
64	06.08.2024	Morten Stryhn		2450	København SV
63	06.08.2024	Kasper		2000	Frederiksberg
62	06.08.2024	Michael Nielsen		2300	Kbh S
61	06.08.2024	Jeanette		2300	København S
60	05.08.2024	Aileen Itani		2300	København S
59	05.08.2024	Anja		1432	København K
58	05.08.2024	Jacob Flanders		1729	København V
57	05.08.2024	Rune Pasgaard Guldbæk		2300	København S
56	05.08.2024	Vivi Pedersen		2770	Kastrup
55	05.08.2024	Shako Josef		2500	Valby
54	05.08.2024	Kristian Tuxen Ladegaard Berg		2100	København
53	04.08.2024	Thomas Springer		2300	København S
52	04.08.2024	René Wormark		2700	Brønshøj
51	04.08.2024	Julie Halkjær		2300	København S
50	04.08.2024	Christoffer		2300	København S
49	04.08.2024	Kenneth Ellinghart		2300	København
48	03.08.2024	Charlotte Møller Hansen		2700	Brønshøj
47	03.08.2024	Brian Andersen		2100	København Ø
46	03.08.2024	Jan Leonard Schelhaas		2000	Frederiksberg

45	03.08.2024	Anders Lisberg Petersen		2100	København Ø
44	03.08.2024	Helle		2300	Islands Brygge , Kbh S
43	03.08.2024	Kirsten		2700	Brønshøj
42	03.08.2024	Claus Jørgensen		3050	Humlebæk, Denmark
41	03.08.2024	Frederik W		2700	København
40	03.08.2024	Lise Dreisler		2400	København Nv
39	03.08.2024	Jan Pedersen		2700	Brønshøj
38	03.08.2024	Lenemai Christensen		1432	København K
37	03.08.2024	Alia Milosevic		2200	Nørrebro
36	03.08.2024	Bjørn Arenkiel		1432	Kbh K
35	03.08.2024	Regitze Søgaard		2400	København Nv
34	03.08.2024	Malene Arenkiel		1432	København K
33	03.08.2024	Henrik Lynge Rothmann		4571	Grevinge
32	02.08.2024	René Lagoni Neukirch		2860	Søborg
31	02.08.2024	Daniel Fragtrup		2000	København N
30	02.08.2024	Jef Nielsen		3390	Hundested
29	02.08.2024	Mike Seisbye		2500	Valby
28	02.08.2024	Andreas Pedersen		2200	København
27	02.08.2024	Michael Forden		1432	Copenhagen K
26	02.08.2024	Sofia Nilsson		1432	Kbh K
25	02.08.2024	Terese Kalic		2300	Kbh. S
24	02.08.2024	Tina Nielsen		2200	København N
23	02.08.2024	Thomas Alfred Olesen		2300	København S

22	02.08.2024	Mikkel Lang-Jensen Faursby		2300	København S
21	02.08.2024	Kenneth		2300	København S
20	02.08.2024	Jeanet Bisgaard		2300	København S
19	02.08.2024	Jens Andersen		1432	København K
18	02.08.2024	Henrik Christensen		1718	København V
17	02.08.2024	Camilla		2200	København
16	02.08.2024	Privat		2730	Herlev
15	02.08.2024	Jeanette Warming		2300	København S
14	02.08.2024	Mark		2300	København s
13	02.08.2024	Anders Berg		1432	København K
12	01.08.2024	Anonym		2300	København S
11	01.08.2024	Vivi Desideriussen		2300	København S
10	01.08.2024	Carsten Munch Jønsson		2300	Sundby
9	01.08.2024	Anonym		2300	København S
8	01.08.2024	Jesper Høy Knudsen		2100	København Ø
7	01.08.2024	Lukas Kofod		2300	København S
6	01.08.2024	Alli Karim	Alli Karim	2740	Skovlunde
5	01.08.2024	Gustav Ibsen Hansen		8240	Risskov
4	01.08.2024	Jørgen Busch	Privatperson	3000	Helsingør
3	01.08.2024	Helle koberg		2300	København S
2	01.08.2024	Henriette		2300	København S
1	01.08.2024	Trine Andersen		1432	København K

Svar til: Høring 64791 af: Zoé Stangerup

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
811

INDSENDT AF
Zoé Stangerup

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade

HØRINGSSVAR

Hej,

Jeg er studerende og har boet i studiebolig på Margretheholm i over fire år nu, hvilket jeg har været og stadig er utrolig glad for. Margretheholm er naturskønt, fredeligt og roligt med store græsarealer, vilde blomster, biodiversitet, en hyggelig og aktiv lystbådehavn, miniskov, stille kroge samt læ for trafikstøj - elementer, som jeg selv ser som ret ideelle, og som vi netop kun har brug for flere af rundt omkring i byen. I en travl hverdag finder jeg det utrolig værdifuldt at kunne komme hjem til kvarteret og gå en tur i de grønne og blå omgivelser og mærke roen herude. Margretheholms omgivelser, som de er nu, står nemlig i kontrast til mange steder i København og føles meget mindre hektiske og travle.

Siden jeg hørte om de mulige planer vedr. opførelsen af en kommende M5-metrolinje *over* jorden igennem Margretheholm, har jeg været skeptisk og bekymret over denne løsning. Jeg mener nemlig, at en overjordisk metro vil ødelægge rigtig meget af lige netop dét, som jeg selv og mange andre beboere herude holder meget af ved Margretheholm.

En højbaneløsning vil skære direkte igennem og ødelægge meget af det dejlige, grønne område bag bygningen 'Udsigten', som rigtig mange af os herude bruger til fredfyldte gåture, fodbold, hundeluftning eller afslapning ved havnen. En fremtidig overjordisk metro, som det også kan høres i Ørestaden og det nordlige Nordhavn, vil støje næsten konstant og dermed stå i kraftig kontrast til - og ødelægge - Margretheholms rolige omgivelser. Jeg er selv ret lydfølsom og sætter netop pris på at kunne få ro herude i området. Hos mine forældre, som bor et sted i København, hvor M3-linjen kører direkte nedenunder, kan metroen høres rigtig ofte, hvilket er forstyrrende - jeg mener kun, at en højbanemetro vil gøre støjen værre. Jeg kan desværre ikke se, at jeg vil kunne opnå samme ro ved at skulle opholde mig i området tæt ved en potentiel højbane, og jeg tænker at en højbane potentielt både vil kunne skade beboernes mentale helbred i hverdagen og vores muligheder for at benytte området fremover.

Desuden vil en højbaneløsning på M5 praktisk set indskrænke Margretheholm Havn, en hyggelig gammel lystbådehavn, som jeg selv og min familie ofte benytter, samt tilføje et konstant stressende element til havnen.

Jeg håber meget, at det vil være muligt at anlægge en kommende M5-linje *under jorden* igennem Margretheholm, da dette mest muligt vil bevare områdets karakter, biodiversitet, fred og ro samt beboernes og sejlernes livskvalitet.

Mvh Zoé S.

Svar til: Høring 64791 af: Angelina Jabelin

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
810

INDSENDT AF
Angelina Jabelin

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 38, 1.tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedlagt.

MATERIALE:
hoeringssvar.pdf

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5 (sagsnr. 2024 – 12755)

Til rette vedkommende,

Jeg er 18 år gammel og bosat på Margretheholmen i København. I forbindelse med den kommende metro-linje ønsker jeg at udtrykke min bekymring for den foreslåede højbane. Det er essentielt, at vi prioriterer en nedgravet løsning langs hele strækningen. Som en person, der dagligt oplever værdien af Margretheholmen, ønsker jeg at understrege, hvor vigtigt det er, at vi revurderer de foreslåede stationers placering, som, med undtagelse af placeringen af dem på Lynetteholmen og Praugs Boulevard, ikke synes at være tilstrækkeligt gennemtænkte.

Min personlige forbindelse til Margretheholmen

Vi har for nylig flyttet til Margretheholmen, netop fordi området tilbyder en fredelig, grøn oase og en nærhed til havnen. Det var vigtigt for os at finde et sted, hvor vi kunne nyde naturen og den maritime atmosfære, og Margretheholmen lever bestemt op til vores forventninger. Det er et område, hvor mennesker kan finde ro fra storbyens stress og nyde naturen. Som en del af den generation, der kommer til at leve med konsekvenserne af de beslutninger, I træffer i dag, føler jeg et stort ansvar for at bidrage til debatten om byens fremtid. Jeg ønsker at sikre, at København bevarer sin grønne identitet, og at områder som Margretheholmen fortsat kan være steder, hvor natur og byliv kan eksistere side om side.

Konkrete bekymringer og rationelle argumenter

1. **Nedgravning af metroen for at beskytte fremtidige generationer.** En nedgravning af metroen, især i de områder, hvor en højbane er foreslået, vil sikre, at fremtidige generationer ikke bliver generet af overfladeinfrastruktur. Det vil også beskytte de grønne områder, som vi værdsætter så højt—som dem på Østre Anlæg, Margretheholmen og den nye Lynetteholm. I de dele, hvor metroen ikke er planlagt at ligge så dybt, bør vi overveje at grave den endnu dybere for at undgå fremtidige gener.

2. **Påvirkningen på dyreliv og biodiversitet.** Margretheholmen er hjemsted for en række truede dyrearter, såsom flagermus, padder og forskellige fuglearter. En højbane ville forstyrre deres naturlige habitater, reducere biodiversiteten og bringe dyrelivet i fare. At grave metroen ned vil ikke blot beskytte dyrelivet, men også opretholde sunde økosystemer, som er afgørende for både mennesker og natur. Bevarelse af biodiversitet er en af de mest effektive måder at beskytte miljøet på og vil have langsigtede gevinster for både økosystemer og menneskers trivsel.

3. **Bevarelse af rekreative områder.** Det er vigtigt at prioritere vores grønne områder, da de giver muligheder for rekreation og social interaktion. Margretheholmen tilbyder et unikt grønt miljø tæt på byen, hvor folk kan finde ro fra storbyens larm. En højbane vil ikke kun påvirke menneskers livskvalitet gennem støjforurening, men også have en visuel effekt, der vil skade oplevelsen af det grønne landskab. At grave metroen ned vil være en langsigtet investering i byens æstetik og de grønne arealer, som mange københavnere og besøgende sætter pris på.

4. **Økonomiske overvejelser.** Selvom det kan virke dyrere at grave metroen ned nu, er det en investering i fremtiden. Et grønt og harmonisk Margretheholmen vil ikke blot beskytte dyreliv og rekreative områder, men også fastholde områdets popularitet som

boligområde. Dette vil bidrage til øgede ejendomsværdier og dermed øgede skatteindtægter for København i fremtiden. Derudover er der økonomiske løsninger, som kan gøre en nedgravet metro realistisk, fx grønne obligationer eller EU-finansiering for klimatiltag. Det vil sikre, at vi ikke går på kompromis med byens bæredygtighedsmål eller livskvaliteten for dens borgere.

Følelsesmæssig appel og livskvalitet

Jeg skriver også dette brev med dyb bekymring for den mentale og fysiske trivsel hos os, der bor i området. Margretheholmen er et sted, hvor vi kan trække os tilbage fra byens travlhed, gå ture langs vandet og nyde de grønne områder. Men hvis M5-linjen føres gennem kvarteret som højbane, risikerer vi at miste denne fredfyldte atmosfære. Støjen og forstyrrelsen vil ændre hele oplevelsen af at bo her. For mange af os er dette ikke blot et praktisk spørgsmål om transport, men om trivsel, mental sundhed og følelsen af at være tæt på naturen, selv i storbyen.

Der er en voksende bekymring blandt os for det dyreliv, vi dagligt deler vores kvarter med. Margretheholmen er hjemsted for en række truede arter, såsom flagermus, padder og forskellige fuglearter. De grønne områder, i vores baghave, spiller en afgørende rolle i at opretholde biodiversiteten. En højbane vil forstyrre deres naturlige habitater, reducere biodiversiteten og bringe dyrelivet i fare. Det er derfor vigtigt, at vi tænker langsigtet og beskytter disse områder. Bevarelsen af biodiversitet er ikke kun essentiel for dyrene; den har også langsigtede gevinster for vores økosystem og menneskers trivsel, idet sunde økosystemer bidrager til luft- og vandrensning samt pollinering af planter.

Konklusion

Som beboer på Margretheholmen og som en del af fremtidens generation håber jeg, at beslutningstagerne vil overveje de langsigtede konsekvenser af denne beslutning. At grave metroen ned vil ikke blot beskytte de eksisterende beboere og vores livskvalitet, men også sikre, at København forbliver en bæredygtig, grøn og attraktiv by for de kommende generationer. Jeg opfordrer stærkt til, at M5-linjen graves ned, så vi kan bevare de grønne og maritime områder, beskytte dyrelivet, minimere støj- og luftforurening og skabe et bedre miljø for både nuværende og fremtidige københavnere.

Med venlig hilsen,

Angelina Jabelin

Svar til: Høring 64791 af: Pernille Lyngsie

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
809

INDSENDT AF
Pernille Lyngsie

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 4. tv.

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune,

Vi er en familie der bor på Margretheholmen, som er meget bekymrede over planerne om mulig opførsel af mertolinjen M5 som højbane i området. En højbane vil ødelægge området for de mange familier der bor herude, da den vil placeres hen over rekreative grønne områder og legepladser, samt give støjgener dag og nat. Støjgner ind i lejlighederne og støjgener når man opholder sig udenfor. Ved de metroløsninger med højbane der er lavet andre steder i København døjer beboer med støjgener samt ikke indbydende byrum omkring højbanen. Det vil være rigtig synd at ødelægge den grønne oase vi har herunde, hvor så mange mennesker færdes hver eneste dag - når der gås tur med hunden, børnene kravler i træer og bygger huler, der spilles fodboldt på græsplænerne - ved ikke at grave metroen ned under jorden.

Metroen skal køre i rigtig mange år, også træf den rigtig beslutning fra starten og pas på beboerne på Margretheholmen.

Mbh

Pernille og familie

Svar til: Høring 64791 af: Susanne Nilsson

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
808

INDSENDT AF
Susanne Nilsson

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Backersvej 6 1. th

HØRINGSSVAR

Jeg undre mig over at det er M5 som prioriteres og ikke ny en linjeføring som vil gavne langt flere mennesker. Der er områder i København, som vil have langt større udbytte af en ny metro linje. Forstår heller ikke hvorfor der ikke tænkes større omkring M5 og bruger Sundbyvester Plads som stop. Denne er i forvejen knudepunkt for passergerer fra Tårnby og Dragør. Har til møder spurgt til om der har været dialog med Tårnby og Dragør og har fået svaret Nej. Sundbyvester plads har plads til cykler og der en ingen skole som bliver generet af byggeri. Ved at lægge stoppet ved Sundbyøster plads, er der forsat behov for busser som køre på Amagerbrogade.
M5 løser ikke de store problemer der er med fylde M2 toge fra lufthavnen. Hovedsageligt turister med kufferter, Det blev oplyst på infomøde at en del af disse forventes at skifte på Lergravsparken, men ift til væksten af turisme, ser jeg ingen ændring.
Mine naboer omkring Lergravsparken, har ytret sig her om deres bekymringer omkring de gener det vil bliver for os som kommer til at bo ovenpå M5 og jeg tilslutter mig fuldt disse.
Set i lyset af den øgede trafik i København og alle de gener det giver, vil det være ønskeligt at en ny metro linje bliver lagt der hvor den kan aflaste mest. Dette vil også give en langt bedre økonomi og en sundere by.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Warburg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
807

INDSENDT AF
Thomas Warburg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
SF-Vesterbro

BY
København V

POSTNR.
1671

ADRESSE
Haderslevgade 45, 1. tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar SF Vesterbro

"Metroprojektet er nært forbundet med udviklingen af Lynetteholm og Refshaleøen, og projekterne påvirker hinanden i den forstand, at byudviklingen genererer passagerer til metroen og også påvirker den øvrige trafik i området."

Ovenstående citat fra Miljøkonsekvensrapporten om M5 illustrerer ret tydeligt den demokratisk yderst problematiske proces omkring hele planlægningen af infrastruktur og byudvikling, som Københavns Kommune har rodet sig ud i.

Uden en samlet plan for udvikling af Hovedstadsområdet, uden definitivt besluttede byggeplaner for Refshaleøen, Kløvermarken endsige Lynetteholmen, uden endelige beslutninger og analyser angående den såkaldte Østre Ringvej, uden hensyntagen til de fundamentalt ændrede demografiske prognoser , uden overblik over de økonomiske konsekvenser og uden referencescenarier som inddrager alternative infrastrukturløsninger lanceres endnu et infrastrukturelt megaprojekt. Miljømæssigt betænkeligt, økonomisk svært gennemskueligt og anlægsbelastende for mange beboere, hvoraf nogle for anden gang kan se frem til 10 års byggeaktivitet umiddelbart uden for vinduerne.

De planlagte nye boligområder og de store infrastruktur-projekter er vævet sammen i en beslutningsmæssig så tæt proces, at det tilsyneladende næsten er umuligt at stoppe op og tænke os om. På trods af at vi idag er en del klogere end for 6 år siden. Det er derfor nødvendigt at løfte blikket over det omfangsrige specifikt/tekniske indhold i Miljøkonsekvensrapporten, hvis et høringssvar skal give mening.

Der synes at være gået selvsving i de københavnske politikeres Metro-løfter og selvom mange er glade for den eksisterende Metro, bør man måske ikke lade begejstringen blokere for rationel tænkning.

Vi foreslår, at hele Metroprojektet stilles i bero indtil væsentlige aspekter om Københavns fremtid er afklaret og indtil der byggeteknisk er udviklet løsninger, som ikke giver en ekstrabelastning på knap 500.000 tons CO2e i anlægsfasen.

Vi foreslår, at der udarbejdes planer omfattende hele Hovedstadsområdet med henblik på en balanceret fordeling af byggeri, infrastruktur og erhverv. Det forekommer irrationelt, at hver kommune kæmper for sig.

Vi foreslår, at der udarbejdes realistiske prognoser baseret på de nyeste demografiske data.

Vi foreslår, at der lyttes til arkitekter og byplanlæggere, som påpeger nødvendigheden af en nytænkning af byggeri som sådan og derfor også problematiserer infrastruktur-projekter som M5.

Vi foreslår en tænkepause omkring den fremtidige størrelse og struktur af København, som en grøn og socialt ansvarlig by med plads til alle.

I mellemtiden kan vi passende begynde med at realisere de konkrete planer for København som en attraktiv og fremtidsorienteret cykelby med en omfattende reduktion af privatbilismen.

Svar til: Høring 64791 af: Edin Kalic

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
806

INDSENDT AF
Edin Kalic

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens alle 12 st.

HØRINGSSVAR

Selvom jeg er for metroen i København, mener jeg at det ikke er rimeligt, at anlægge en ny metrolinje vel vidende, at de planlagte driftsforhold vil forringe livskvaliteten for naboerne i sådan en grad, at de muligvis ikke kan blive boende. Der findes ikke klarhed over de forventede driftsstøjgener fra M5 og derfor har Københavns Kommune samt Staten ansvaret for at Miljøkonsekvensvurderingen og de bagvedliggende beregninger samt undersøgelser har det bedste datasæt grundlag inden etableringsfasen men henblik på at nedbringen støjbelastningen for naboerne.

Den afgørelsen, som aktindsigt i beregninger af grænseværdier - M5, fremgår det, at bagvedliggende beregninger for vibrationskomfort samt strukturlyd i driftsfasen er baseret på en digital vibrationsmodel udviklet af COWI.

Hvodan kan man anlægge metrolinjen vel vidende om at det datasæt man har som danner grundlag for en ny metrolinje med en placering på kun 12 meters dybte under beboernes huse, er baseret på en COWI model der ikke danner grundlag for det virkelig driftsforhold ?

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Kofod

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
805

INDSENDT AF
Thomas Kofod

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 112

HØRINGSSVAR
Jeg er for udvidelser af metro linjerne - det binder byen sammen og gør det nemt og hurtigt at komme hurtigt rundt på tværs af broer og bydele. Området ved Magretheholmen og ud mod Refshaleøen er kun i sin spæde start. Det er nye bydele der er ved at tage form. Derfor virker en højbane tillokkende, da der i nogens øjne ikke bor så mange endnu. Men sådan bliver det ikke ved med at være. Områderne er i hastig udvikling. Og spørg jer selv, og man kunne tænke sig en ny højbane til at skære igennem Nørrebro, Vesterbro eller andre gamle bydele? Nej vel. Man drømmer om at nedlægge Bispeengbuen, anlægge park og fjerne trafik foran Tivoli. Hvorfor vil man så anlægge en højbane, som ødelægger rekreative områder. I et område der i fremtiden kommer til at være en central del af København. Det skal stoppes nu - vi kan ikke lave det om senere.

At argumentere for at man kan skabe rekreative arealer under eller omkring en højbane, er at stikke blår i øjnene på sig selv. Med en højbane ødelægges nogle af de tilbageværende grønne åndehuller der er så få tilbage af i byen. Hvis vi vil skabe en by som er rar at være i, er vi nød til at værne om disse områder, mens det er muligt.

Metroer hører til under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Ellen og Jonathan

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
804

INDSENDT AF
Ellen og Jonathan

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 112

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Vi er vokset op på Margretheholmen og elsker at bo hvor vi gør. Vi elsker vores hjem og de grønne områder, hvor vi er sammen med vores venner hver dag. Vi synes, det er forfærdeligt, at vores fodboldbane, skoven og havnen skal ødelægges, fordi der skal være en metro. Metroen er vigtig, men hvorfor vil I ødelægge vores område ved at lave den over jorden?

Margretheholmen er vores fælles have, hvor vi spiller fodbold med vores venner, klatrer i træerne, bygger hule, fisker og fanger krabber i havnen. Det er et sted, hvor vi er trygge og glade. Hvis metroen bliver bygget over jorden, vil det ødelægge alt det.

Vi kan godt li metroen og vi bruger den også tit, men vi synes, at den lige så godt kunne graves ned, så vores fodboldbane, skoven og havnen kan få lov at være her. Vi håber, at I vil tænke på os børn og vores fremtid, når I træffer jeres beslutning.

Hilsen,

Ellen, 13 år og Jonathan, 8 år

Svar til: Høring 64791 af: Carsten Barner Nielsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
803

INDSENDT AF
Carsten Barner Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Kinderæg APS

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Elbagade 43 3 th

HØRINGSSVAR

1 x .PDF vedhæftet

MATERIALE:
m5 svar.pdf

Så blev klokken 23:00 2024-09-26. Jeg har løbende, i hele høringsperioden, læst samtlige høringssvar indtil her en time før deadline. Det er min opfattelse, at mere end 90%+ af høringssvarene påpeger, ønsker og anbefaler, at metro skal graves ned og hører til under jorden. Jeg tilslutter mig 100% dette ønske. Det der er interessant lige nu er, om I rent faktisk læser og forstår dette ønske. FOR HVAD SKAL VI ELLERS MED HØRINGER? Kom gerne med et fyldestgørende svar. Altså hvis I kan...?

Som medlem af sejlklubben Lynetten siden 1978, der holder til i Margretheholms Havn, kunne jeg have skrevet en masse der falder under kategorien "not in my backyard". Dette vil jeg undlade. Jeg vil blot nævne, at dersom metro finder vort af By & Havn lejede areal så super attraktivt som I giver udtryk for, er det da bare at bygge os en 1:1 erstatningshavn til os på et nyt areal. Så kan I sådan set få det hele. Vi behøver følgende:

- 9 bådebroer med plads til 720 både. Incl EL & vand.
- 4 bygninger der beskriver en værkstedsby. Incl EL installationer
- 2 klubhuse med tilhørende toilet & badefaciliteter. Hvoraf det ene klubhus skal indeholde en restaurant. Pax 200+
- 400 til 600+ redskabsskure. Alle med tilgang til EL
- 2 x slæbested
- 1 x bådværft
- 1 x masteskur
- 1 x forretning sælgende bådudstyr
- 2 x bygning til juniorerne
- 1 x bygning til søredningstjenesten
- 1 x bygning til dykkerklubben

- 2 x overdækket grillplads
- 1 x 20 tons kran der benyttes til bådhåndtering.
- 2 x parkeringspladser af anseelig størrelse. Incl adgang til EL & vand da disse pladser i vinterhalvåret benyttes til bådopbevaring.
- Et hav af grønne flagermusvenlige grønne træer der omkrænser havnen.
- ....

Financieringen af ovenstående gøres via et såkaldt selvbetalende "Kinderæg". En unik opfindelse af Lars Løkke & Frank Jensen der selvbetaler Lynetteholm, Metro & Østlig Ringvej... Metro går i sync og samarbejde med By & Havn, der er expert i at opfylde rene og uberørte vandarealer med forurenet jord. Herefter sælges arealet til såkaldte "udviklere" under synonymet "byggeretter". Vupti, så er der penge nok til hele 3 nye lystbådehavne. Alternativt kan arealet benyttes til KVC anlæg.

Jeg præsiserer at ovennævnte fatasi forslag er både personligt og mit eget, og ikke på nogen måde er i sync med S/K Lynetten's strategi.

vh,

Carsten Barner Nielsen
Medl 1147, S/K Lynetten

Ps: Der er også den mulighed og sideeffekt, at I via bullitlisten ovenfor, bliver bekendt med hvilke faciliteter I er ved at udryde.

Svar til: Høring 64791 af: Edin Kalic

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
802

INDSENDT AF
Edin Kalic

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens alle 12 st.

HØRINGSSVAR

Her i Grundejerforeningen Øresund er vi undrende over Miljøkonsekvensvurderingerne og utrygge over fremtiden med den kommende M5. Rapporten viser beregningerne af, at der ingen overskridelser af grænseværdierne for vibrationskomfort forventes at være fra drift.

Det er den undersøgelse af 4300 bygningsenheder, som maksimalt vil kunne opleve en komfortbelastning på under 70 dB[KB] omtalt i Miljøkonsekvensvurderingen s. 234.

Hvad beror den vibrationsmodel på og hvad er beregningerne bagved dette datasæt?

Hvad er parametrene i modellen?

Hvor godt kendskab er der til de geologiske forhold, inden M5 udrulningen?

Selv med aktindsigten giver dette ikke mere klarhed over, grund for det worst-case-scenarie, som bliver præsenteret i Miljøkonsekvensvurderingen. for ubrugelige eller upålidelige. Dette fører til om vurderingerne i rapporten er pålidelige eller gennemskuelige, når det ikke fremgår tydeligt, hvilke data eller hvilke beregninger de bygger på? Og hvad er konsekvenserne, hvis de ikke er?

Desuden har vi i Grundejerforeningen Øresund, haft besøg af Metroselskabet. Der skal nemlig foretages prøveboringer i vores lokalmiljø, både ift. grundvand samt geologiske forhold. Det undrede udsendte medarbejder, såvel som beboerne her, at der ikke skulle graves dybere end 12 meter. Det der ydermere undrer mig er, at prøveboringerne bliver foretaget efter at Miljøkonsekvensvurderingen er sendt ud. Igen; er vurderingerne i rapporten pålidelige eller gennemskuelige, når det ikke fremgår tydeligt, hvilke data eller hvilke beregninger de bygger på? Og hvad er konsekvenserne, hvis de ikke er? Medarbejderen havde også et kort med af linjeføringen, som ikke stemmer overens med det interaktive GIS-kort som præsenteres på Metroselskabets egen hjemmeside. Indtil videre er vi blevet forelagt 3 forskellige udgaver af, hvor tunnellerne skal anlægges. Er nabo-borgere af alle tre udgaver mon blevet orienteret, eller hvilken linjeføring ligger til grund herfor? Og hvilken linjeføring er valgt?

Svar til: Høring 64791 af: Torhild Johannesen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
801

INDSENDT AF
Torhild Johannesen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 1. th.

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Som beboer i området Margretheholm vil linjeføringen af den planlagte Metrolinje M5 få stor påvirkning på min dagligdag, hjem og liv. Jeg ønsker derfor klart at udtrykke, at den eneste rigtige mulighed er en tunnelløsning for denne nye metrolinje. Nedenfor følger nogle nærmere aspekter, jeg ønsker, at I tager med i jeres vurdering.

Børnenes frirum
Jeg er mor til tre børn i skolealder, som sammen med de utrolig mange andre børn fra Margretheholm går på folkeskolen Christianshavns Skole. For mine børn og deres klassekammerater, både fra Margretheholm, området på Christianshavn og Amager, er Margretheholm et yndet opholdssted. Her mødes børnene til fri leg på de store grønne og trafikfrie områder efter skoletid. Derudover holdes mange af klassens arrangementer for børn fra hele oplandet til Margretholm her i vores område, fordi det er unikt at have så gode friområder i et tætbefolket byområde midt i København. En metro som højbane ville ødelægge dette miljø fuldstændig og tage den mulighed fra børnene ikke bare på Margretheholm, men også Christianshavn og Amager.

Bynatur
For mig som voksen er den bynatur, som findes på Margretheholm også betydningfuld for min livskvalitet. Jeg ser det som unikt at have dette område så tæt på byen, hvor man kan se vilde fugle flyve ind fra Øresund, ræven leve i krattet og årstiderne skifte. Denne bynatur er under stort pres fra flere sider. Ud over en ny metrolinje er der også planlagt udbygning af vejnet, udbygning af Refshaleøen og anlægning af Lynetteholm. Der er generelt stort pres på bynaturen i København og det er nemt at tage naturen, men umuligt at få den tilbage. Lad de få områder der er tilbage forblive natur og ikke lagt under en højbane.

Hjem og trivsel

En metro som højbane igennem Margretheholm vil have betydelige negative konsekvenser for mit og mine naboers hjem og dagligdag. En højbane, som den foreligger i dette forslag, vil køre tæt på vores boliger og have betydelige støjgener, gener ved indsyn fra metro samt gener ved udsyn fra vores boliger. Vi er mange, der har terrasse ud til fredelige grønne områder med gamle træer, der dækker for industrianlæg der ellers ligger tæt på. Dette vil alt forsvinde og blive erstattet af metro.

Med venlig hilsen

Torhild Johannesen

Svar til: Høring 64791 af: Karl Vogt-Nielsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
800

INDSENDT AF
Karl Vogt-Nielsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 15, st.

HØRINGSSVAR

Metrolinjen M5 er knyttet til etableringen af Lynetteholmen og betjening med kollektiv trafik af boliger og erhverv her. Imidlertid planlægges M5 bygget og sat i drift årtier før Lynetteholm er udbygget, nemlig i 2070. M5 planlægges i drift ca. 2035.

Der er således ikke passergrundlag for en trafikløsning af denne karakter, som har enorme negative påvirkninger af mange borgere i mange år. Også klimamæssigt er det langt mere belastende end andre løsninger.

Derfor forekommer det useriøst, at der overhovedet ikke er gennemført en vurdering af andre kollektive løsninger som vil kunne være et højklasset tilbud til beboerne på Østamager mm. Det kunne være letbane eller BRT løsninger.

Ligeledes er det useriøst, at der ikke ses på andre løsninger, der kan imødekomme det stigende pres på havnesnittet. Således har alene en busrute som 5C en passertransport der udgør en betragtelig del af passagermængden over havnesnittet og også her kan flere buslinjer, BRT eller letbaner være alternativer til en ny metro. Men det bliver ikke undersøgt.

Hele processen med M5 peger på, at man ikke ønsker andre løsninger og ikke vil undersøge andre løsninger for at undgå en diskussion heraf

Hertil kommer at befolkningsvæksten i København er raslet ned og hele grundlaget for Lynetteholm bliver mere og mere udhulet, så det er sandsynligt, at der aldrig kommer boliger og erhverv som planlagt på Lynetteholm. Eller projektet bliver politisk stoppet længe inden da.

Jeg mener, at en Miljøvurderingsrapport jf EU-regler skal undersøge alternative løsninger og skal vurdere transportbehovet på den lange bane. Men der gør man ikke. Derfor bør hele planlægningen starte forfra med reelle vurderinger af transportbehovet og vurdering af forskellige løsningsmuligheder på dette behov.

Med Miljørapporten her tager man skyklapper på, og kaster en masse borgere i København ud i – vil det nok vise sig – helt overflødige gener. Det er hasarderet og hovedløst at gå i gang med et så voldsomt byggeri på så løst et grundlag, som tilmed smuldrer.

Miljøvurderingsrapporten er en skamplet på langtidsplanlægning.

Til selve rapportens indhold vil jeg især protestere over støj- og vibrationsafsnittene, som er totalt uforståelige at tolke for borgerne. Der benyttes forskellige støjbegreber, der gøres ikke opmærksom på definitioner heraf og hvorledes de forskellige tal skal forstås. Det burde ikke være muligt at acceptere en Miljøvurderingsrapport med indhold, som ikke kan afkodes af de mange borgere, som bliver ramt af støj og vibrationer. Alle afsnit om dette bør populariseres så det er forståeligt og så borgere kan gennemskue konsekvenserne for dem selv. På borgermøder kunne man fra bygherrer ikke svare på spørgsmål herom. Det var vel for indviklet for dem selv.

Svar til: Høring 64791 af: Karen Eriksen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
799

INDSENDT AF
Karen Eriksen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Grækenlandsvej 40E st th

HØRINGSSVAR

Venligst se vedhæftede dokument.

MATERIALE:
hoeringssvar sundbyoester plads kwe.pdf

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Jeg skriver hermed for at udtrykke min bekymring om at anlægge metrostop på Sundbyøster plads, da jeg mener, at projektet vil få alvorlige negative konsekvenser for både trafiksikkerheden, det rekreative miljø og børnenes tryghed i lokalområdet.

En væsentlig bekymring er de potentielle konsekvenser for trafiksikkerheden – især for børn. En stigning i tung trafik vil øge risikoen for trafikulykker betydeligt. Metrostop og byggeplads ligger ved siden af en skole og et idrætsanlæg, Mange børn færdes til fods eller på cykel til skole og fritidsaktiviteter i området, og øget trafik, specielt af tunge køretøjer, vil skabe en utryg situation og potentielt farlige forhold for de mindste trafikanter, som netop er i gang med at lære at gebærde sig i trafikken og har brug for så trygt et miljø, som vi kan skabe. Vi må prioritere vores børns sikkerhed, og enhver forringelse af trafiksikkerheden er uacceptabel.

Planen om at inddrage legepladsen ved Sundbyøster Plads (Isbjørnelegepladsen) til en byggeplads er dybt bekymrende. Legepladsen udgør en vigtig del af det sociale og fysiske miljø for de børn og familier, der bor her. Legepladsen ved Sundbyøster plads er den eneste legeplads i området, der henvender sig til indskoling og mellemtrin, mens Fx Elbaparken henvender sig til små børn. Legepladsen ved Sundbyøster plads tilbyder et trygt og sundt frirum, hvor børn kan udvikle sig gennem leg og social interaktion. Den er mødested for både børn og forældre og danner ramme om leg, møder og aktiviteter børnefamilier imellem, fx fællesspisning om sommeren. Legepladsen er netop blevet renoveret. Ligeså har beplantningen nået en højde, hvor huler og klatretræer danner rammerne om megen leg. Det forekommer som et stort spild af ressourcer og et stort tab for området at nedlægge den i en periode på 4-10 år plus efterfølgende genetableringsperiode. At omdanne den til en byggeplads fratager børnene en værdifuld mulighed for rekreation og vil samtidig skabe en farlig og usikker situation i området i byggeperioden.

Som nabo til Sundbyøster Plads og forælder til et barn på Sundbyøster skole er jeg dybt bekymret over valget af Sundbyøster Plads til et metrostop. Det er jeg med hensyn til støjgener, både i vores hjem og i skolen. I forhold til trafiksikkerheden for de mindste trafikanter. Sundbyøster er et område med mange lejlighedskomplekser og jeg er derfor dybt kritisk over for at et for området så vigtigt rekreativt område som Sundbyøster Plads og Isbjørnelegepladsen nedlægges i så lang en årrække. Dertil kommer at Sundbyøster Plads og Isbjørnelegepladsen netop er gennemrenoveret og en nedlægning/omlægning vil være et uskønt spild af ressourcer økonomisk og i forhold til klimansvarlighed.

Sundbyøster er desuden allerede omgivet af gode bus- og metro linjer. Der er tre metrostop indenfor 1,5 km rækkevidde: Amagerbro, Lergravsparken og Amager Strand. Et metrostop på Sundbyøster Plads er unødvendigt og belastningen for områdets beboere, særligt børnene, urimeligt

Jeg opfordrer hermed de ansvarlige beslutningstagere til at genoverveje projektet i lyset af de nævnte problematikker. Det er afgørende, at vi sætter beboernes og børns sundhed, sikkerhed og trivsel i højsædet, og at vi beskytter de værdifulde rekreative områder, der er så vigtige for

vores lokale fællesskab. Jeg håber, at der vil blive taget hensyn til disse synspunkter, og at projektet enten vil blive justeret eller helt forkastet til fordel for løsninger, der bedre afspejler lokalsamfundets behov og ønsker.

Med venlig hilsen

Karen Westphal Eriksen

Svar til: Høring 64791 af: Gudmundur Hreidarsson

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
798

INDSENDT AF
Gudmundur Hreidarsson

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 10

HØRINGSSVAR

Som beboer på Prøvestens Allé 10 tæt på Lergravsparken, vil jeg gerne indgive dette høringssvar som supplement til høringssvaret fra Grundejerforeningen Øresund, der dækker vores område. Jeg støtter fuldt ud foreningens bekymringer vedrørende støj, vibrationer, og påvirkningen af vores nærmiljø under og efter anlæggelsen af M5. Jeg ønsker dog at præcisere nogle forhold, der har særlig betydning for beboerne i vores ejendom.

1. Støj og vibrationer i driftsfasen
Jeg finder det stærkt bekymrende, at miljøkonsekvensrapporten ikke tilstrækkeligt vurderer risikoen for vibrations- og støjgener i driftsfasen, selvom erfaringer fra M3 Cityringen viser, at mange beboere oplever generende støj og vibrationer. Som det er nævnt i grundejerforeningens svar, har beboere ved Olufsvej på Østerbro udtrykt betydelige gener fra driften af Cityringen. Dette er relevant for vores situation, da M5-linjen planlægges til at ligge få meter under vores bygning. Jeg opfordrer derfor kraftigt til, at rapporten opdateres med en mere grundig vurdering af vibrations- og støjforhold, der tager højde for erfaringerne fra M3, og sikrer at grænseværdierne sænkes for at beskytte beboerne mod gener.

2. Præcisering af linjeføring under Prøvestens Allé
Linjeføringen for M5 er endnu ikke beskrevet med tilstrækkelig præcision i rapporten. Vi bor i etagebyggeri, og det er afgørende for os at vide præcis, hvor tunnelrørene vil blive anlagt i forhold til vores bygning. Dette er nødvendigt for, at vi som ejendom kan vurdere potentielle risici for bygningsskader og forberede eventuelle tiltag for at beskytte vores ejendom. Jeg støtter grundejerforeningens opfordring til, at den konkrete linjeføring, herunder dybde og bredde af tunnelen, beskrives mere detaljeret for alle berørte ejendomme.

3. Behov for yderligere støjbeskrivelser
Som ikke-teknisk ekspert er det vanskeligt at afkode de tekniske oplysninger om støjniveauer i rapporten. Der bruges forskellige støjmålinger (gennemsnitstal, peak-værdier m.m.), hvilket gør det uklart, hvad vi som beboere kan forvente at blive udsat for i byggefasen og driftsfasen. Jeg opfordrer derfor til, at rapporten suppleres med mere klare og brugervenlige beskrivelser af, hvilke støjgener vi reelt kan forvente, samt hvor længe og hvor ofte de vil forekomme.

4. Sundhedsmæssige og sociale konsekvenser
Jeg vil også gerne fremhæve, at miljørapporten ikke forholder sig til de sundhedsmæssige og sociale konsekvenser af langvarig eksponering for støj og vibrationer, hverken i bygge- eller driftsfasen. Som beboer tæt på metroarbejdet vil dette have en direkte påvirkning på vores livskvalitet og helbred, hvilket bør undersøges nærmere.

Afslutningsvis ønsker jeg at tilslutte mig Grundejerforeningen Øresunds opfordring til en klar og grundig redegørelse af de kumulative påvirkninger fra de mange byggeprojekter i området, herunder lastbiltrafikken, som allerede nu belaster vores nærområde. Vi forventer, at Metroselskabet og Københavns Kommune vil tage vores bekymringer alvorligt og sikre, at vi som beboere ikke lider unødvendigt under de kommende års anlægsarbejde og den efterfølgende drift af M5.

Svar til: Høring 64791 af: Sonja Thomsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
797

INDSENDT AF
Sonja Thomsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 112

HØRINGSSVAR

Kære beslutningstagere i Københavns Kommune,

Jeg skriver som beboer på Margretheholmen for at udtrykke min støtte til etableringen af metrolinje M5, men med et vigtigt forbehold. Jeg mener, at metroen bør graves ned i stedet for at blive etableret som en højbane henover vores grønne arealer.

Margretheholmen er et område, der er kendetegnet ved sine grønne områder, som er essentielle for både voksne, børn, dyr og planter. København er en unik storby netop fordi vi ofte har været gode til at indtænkte grønne åndehuller - det princip må vi ikke lade fare i en tid med så massive klimaforandringer som nu. En højbane vil have negative konsekvenser for vores lokalsamfund, men også for Københav, herunder:

1. **Miljøpåvirkning**: De grønne arealer er hjemsted for mange planter og dyr, som vil blive forstyrret af en højbane. Præcis som man har erfaret med højbanen i Ørestaden så afgives der partikelforurening og støjforurening, så påvirker dyr og planter.
2. **Støj og visuel forurening**: En højbane vil ligeledes medføre øget støj for os beboere og ændre det visuelle landskab, hvilket vil påvirke livskvaliteten for beboerne. Vi ser tydeligt i Ørestaden af højbanen er blevet en mur der deler amager og Ørestaden - de to bydele er aldrig vokset sammen og trods utallige forsøg på at skabe opholdssteder og miljø under banen, så er der ingen mennesker der bruger arealerne. De er ikke hyggelige, for det larmer og der er sort støv på bænke og græs.
3. **Sikkerhed**: På Margretheholmen bor der fortrinsvist børnefamilier - noget som Københavns Kommune har gjort meget for at tiltrække og fastholde. En højbane kan dog udgøre en sikkerhedsrisiko, især for børn, der leger i området - og det er faktisk en vigtig overvejelse, når man vælger om man skal bosætte sig i området eller ej.
4. **Margretheholms havn**: Planerne om at fylde Margretheholms havn op i forbindelse med etableringen af højbanen vil have yderligere negative konsekvenser. Havnen er et vigtigt rekreativt område for beboere fra store dele af Amager og indre by, og en opfyldning vil reducere de tilgængelige grønne og blå områder, som er vigtige for vores

trivsel og for København som grøn hovedstad.

Jeg opfordrer derfor kommunen til kraftigt at overveje en nedgravet løsning for metrolinje M5. Dette vil bevare vores grønne områder og sikre, at Margretheholmen forbliver et attraktivt og trygt sted at bo for Københavns børnefamilier.

Tak for jeres opmærksomhed.

Svar til: Høring 64791 af: Pernille Rønde Østergaard

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
796

INDSENDT AF
Pernille Rønde Østergaard

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 40, 6.tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende opførelse af metroforbindelse til Margretheholmen

Til relevante myndigheder,

Jeg ønsker hermed at udtrykke min modstand mod opførelsen af en metroforbindelse til Margretheholmen af flere væsentlige grunde:

1. **Manglende nedgravning af metroen**: Det er bekymrende, at den foreslåede metrostrækning ikke vil blive gravet ned. En overfladisk konstruktion vil have betydelige visuelle og støjmæssige konsekvenser for de omkringliggende områder, hvilket ikke alene vil påvirke beboernes dagligdag, men også forringe bydelens æstetiske og historiske udtryk.
2. **Metroens linjeføring gennem Christianshavn og Christiania**: Den planlagte linje vil passere gennem Christianshavn og Christiania, som er nogle af de mest historisk vigtige og kulturelt unikke områder i vi har i København. Disse bydele rummer en række fredede bygninger og historiske steder, som i høj grad vil blive påvirket af en så stor infrastrukturforandring. Det er afgørende at beskytte disse områder, ikke blot for nuværende borgere, men også for fremtidige generationer. Det er vores pligt som borgere på Christianshavn at verne om og bevare så meget vi kan af bydelens særpræg og karakterisk landskabs arkitektoniske og historiske udsende

Med den nuværende linjeføring af projektet gennem bydelen er det uundgåeligt at en stor del af bydelens unika vil gå til

3. **Bydelens størrelse og metroens dominans**: Christianshavn er en relativt lille bydel, og et metroprojekt af denne størrelse til Magretheholmen vil uundgåeligt dominere hele området. En sådan udvikling kan ødelægge bydelens karakter og charme. De miljømæssige, sociale og æstetiske konsekvenser af dette projekt vil være uoprettelige, og der vil være en betydelig risiko for, at bydelens oprindelige kvaliteter bliver kompromitteret.

Afslutningsvis opfordrer jeg til, at der tages hensyn til både de historiske og sociale aspekter af de berørte områder, og at projektet enten revurderes eller tilpasses med større omtanke for de unikke karakteristika, som Christianshavn, Christiania og Margretheholmen udgør.

Med venlig hilsen

Pernille Rønde Østergaard

Magretheholmsvej 40, 6.tv

1432 København K

Svar til: Høring 64791 af: Hans Arne Christensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
795

INDSENDT AF
Hans Arne Christensen

BY
København V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 5, 2. tv.

HØRINGSSVAR
Nej tak til endnu 10 år med metrobyggeri på Reventlowsgade/Stampesgade.
Jeg vil henstille til, at byggepladsen vedr. M5 placeres ved Bernstorffsgade. Her er så godt som ingen boliger tæt på, og trafikken kan afvikles på anden vis. At det som oplyst på høringsmøde "bliver teknisk kompliceret med en placering af station i Bernstorffsgade" er en dårlig undskyldning for at denne placering åbenbart på et tidligt tidspunkt i forløbet er forkastet. En placering i Bernstorffsgade vil være tættere på Tivoli, Postbyen, Danske Bank Domicil, fjernbusholdeplads etc.

Forslaget om placering af byggeplads på Reventlowsgade er helt urimelig og uhensigtsmæssig. Her er et tæt boligområde, med mennesker som hele døgnet skal bebo området.

Beboerne her har allerede holdt for med metrobyggeri i 10 år (M3/M4) og kan ikke holde til at blive stavnsbundet 10 år mere. Beboerne ved fra egne oplevelser at så stor en byggeplads, tæt på beboelse, betyder væsentlige sundhedsrisici og nedsat livskvalitet. At leve med støj, møg og helt urimelige adgangsforhold, dårlig lysindfald, forringede mulighed for at vedligeholde sin ejendom og nedsat sikkerhed i 10 år mere, er helt uacceptabelt.
Byrderne må fordeles, og byggepladsen denne gang placeres uden tæt beboelse som nabo. Derfor vil en placering i Bernstorffsgade være det åbenlyse valg og på lang sigt en bedre løsning.

Svar til: Høring 64791 af: Anna H Langlet

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
794

INDSENDT AF
Anna H Langlet

BY
København k

POSTNR.
1428

ADRESSE
Andreas Bjørns gade 17, 3.

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune og politikere.

Når vi overvejer fremtiden for København, er det afgørende, at vi træffer den rigtige beslutning. En metrohøjbane gennem området omkring Margretheholm vil være en fejltagelse af flere årsager!

Først og fremmest vil støjen fra skinnerne forstyrre det fredelige miljø, som mange beboere sætter pris på. Derudover vil de værdifulde grønne områder, som jeg og mange andre nyder at besøge, blive ødelagt, og naturen vil lide under det.

Havnen, som er en perle i området, og som jeg ofte besøger med min familie for at nyde naturen, roen, det særlige leben, skal beskyttes mod sådanne indgreb. Jeg ønsker, at børnene i området skal kunne lege frit og trygt, og at beboerne skal kunne nyde roen i deres hjem uden konstant larm og uro. Disse overvejelser er delt af mange, både unge og gamle, som benytter Margretheholmen til rekreative formål.

Det er derfor essentielt, at vi (beslutningstagere og beboere i Københavns Kommune) vælger den bedste løsning og ikke blot den billigste! Lad os tage hensyn til det, der virkelig betyder noget for fællesskabet og for dem af os, der bruger områdets faciliteter.

Vh

Anna

Svar til: Høring 64791 af: M. H. Faber

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
793

INDSENDT AF
M. H. Faber

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade

HØRINGSSVAR
Jeg ønsker at indgive et høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapporten for den kommende M5-linje i København, med fokus på to centrale punkter:

1. Underjordisk føring ved Margretheholm
Det foreslås, at metroen på strækningen bag Margretheholm, hvor der er grønne og maritime rekreative arealer, føres under jorden. Dette er efter min opfattelse den eneste acceptable løsning for at beskytte disse unikke områder. Erfaringer fra andre dele af byen, som langs Amager Strand og Amager Fælled, viser, hvordan metrolinjer kan afskære bydele fra værdifulde naturområder og skabe barriereeffekter, der forringer både adgangen til naturen og oplevelsen af byen. Det er tydeligt, at en højbaneløsning kan medføre lavere anlægsomkostninger, men som en by, der stræber efter at være blandt verdens mest bæredygtige, bør vi også overveje de langsigtede konsekvenser. En højbane kan have store miljømæssige og æstetiske omkostninger, og på lang sigt vil en underjordisk føring sikre en højere livskvalitet og bedre byrum for både beboere og besøgende.

2. Placering af station ved Sundbyøster Plads
Jeg anbefaler kraftigt, at metrostationen ved Sundbyøster Plads ikke placeres direkte på den nyligt anlagte plads, men i stedet under Sundby Idrætshal 1, som ved samme lejlighed kan opdateres. Dette ville være en unik mulighed for at forbedre en eksisterende, nedslidt idrætshal, ved at placere publikumsorienterede funktioner i bunden. Disse funktioner vil kunne bidrage til byliv og tryghed på pladsen. Ved at bygge en ny idrætshal på første sal, som man har gjort med Sundby Idrætshal 2, vil området få et markant løft, samtidig med at den nyligt anlagte Sundbyøster Plads bevares som et attraktivt og rekreativt byrum. En god reference for dette kan findes ved metrostationen Frederiksberg Allé, hvor metrostationens arkitektur og integration med det omkringliggende byrum skaber en naturlig overgang fra stationen til

gadeplanet.

Jeg håber, at disse forslag vil blive overvejet i den videre planlægning, så vi både sikrer en bæredygtig byudvikling og forbedrer livskvaliteten for de berørte områdets beboere.

Svar til: Høring 64791 af: Jan Kyrsting

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
792

INDSENDT AF
Jan Kyrsting

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Thingvalla Allé 47

HØRINGSSVAR

Som direkte involveret beboer og grundejer er det mig magtpåliggende at sikre os, naboer og grundejere at have sikkerhed for, at arbejdet med anlæggelsen af Metrolinje M5 fra Sundbyøster Plads til DR-byen Metrostation kommer til at foregå i respekt for beboerne, så boringerne og det øvrige arbejde ikke foregår om natten og ikke medfører gener i form af støj og rystelser og skader på bygninger.

Det bekymrer også, at det er planen, at Metrotunnelen bliver anlagt i en lav dybde, hvilket forventeligt giver støjgener og rystelser også ved selve driften af Metrolinjen M5.

Sporene fra tidligere Metrobyggeri skræmmer desværre.

Svar til: Høring 64791 af: Signe Hansen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
791

INDSENDT AF
Signe Hansen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 48, , 3. Tv

HØRINGSSVAR

Kære beslutningstagere
En metro hører hjemme under jorden - det er det, der er det smarte ved den. På den måde generer den mindst muligt, og overfladen kan bruges til andre fornuftige ting, såsom grønne byrum til mennesker, natur eller boliger. Det vidste de for over 150 siden, da de anlagde metroen i London, men i København synes beslutningstagerne stadig ikke at have forstået det - til trods for klokkeklare eksempler på, hvor ødelæggende en højbane kan være og hvordan den skærer gennem landskabet og skaber døde zoner i områder, der burde være fulde af liv.
Derfor gør det også ondt at læse om planerne om, at M5 kan byde på endnu mere højbane. I sig selv en lille tragedie, men endnu værre i de fremlagte planer, fordi den ikke alene skal ligge tæt på et velfungerende beboelsesområde - Udsigten med 2000 beboere - men også skal ødelægge en stærkt begrænset ressource, nemlig grøn bynatur - noget, københavnerne tørster efter, og som er svært at finde plads til. En øde græsplane under en højbane er IKKE en erstatning for den natur, vi har bag Udsigten nu.
Var vi ikke blevet klogere? Havde vi ikke lært noget af tidligere fejl? København vil gerne brande sig på at være grøn og tilbagelænet - antitesen til støjende, betonagtige storbyer. Men dette klinger totalt hult, hvis vi begår endnu en fejl og ødelægger natur, beboerliv og et helt unikt havnemiljø med en grim og menneskefjendsk højbaneløsning. Første parket til havet bør være til livsnyderi, ikke beton og støj.

Svar til: Høring 64791 af: K.Jensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
790

INDSENDT AF
K.Jensen

BY
Kbh K

POSTNR.
1552

ADRESSE
Vester Voldgade

HØRINGSSVAR

Høringssvar til miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Til

Københavns Kommune og Trafikstyrelsen

Som engageret borger og aktiv tilhÆnger af bevarelsen af Københavns grønne områder, skriver jeg hermed et kritisk høringssvar til miljøkonsekvensrapporten vedrørende den foreslåede metrolinje M5. Dette projekt, der foreslår etablering af en højbane over Margretheholm, rejses betydelige bekymringer vedrørende dets indvirkning på både det lokale miljø og beboernes trivsel.

Natur, Vegetation og Biodiversitet

Det fremgår klart af miljøkonsekvensrapporten, at projektet vil have en negativ påvirkning på naturen, herunder ødelæggelse af vigtige naturområder, fjernelse af levesteder for padder og fugle, samt fældning af store gamle træer. I særdeleshed er Margretheholm, Østre Anlæg og Prøvestenen områder, der huser en rig biodiversitet, herunder arter beskyttet under Bilag IV, såsom flagermus.

Det er kritisk at bemærke, at den nuværende registrering og kortlægning af flagermus og andre vigtige arter er utilstrækkelig. Den anvendte metode, som angivet i rapporten, synes ikke at være tilstrækkelig robust til at kunne påvise omfanget af flagermusbestande i de nævnte områder. Det er ikke blot uacceptabelt, men direkte farligt for vores miljø at basere beslutninger om omfattende arealinddragelse på så utilstrækkelige data.

Indvirkninger på Menneskers Trivsel

Højbaneprojektet vil ikke kun skade flora og fauna; det vil også have betydelige sociale konsekvenser for beboerne i de berørte områder. Oprettelsen af en højbane vil ødelægge det eksisterende grønne

område, som mange familier og enkeltpersoner bruger til rekreation og social interaktion. Tab af grønne områder påvirker ikke blot livskvaliteten, men kan også føre til stigende niveauer af stress og reduceret fysisk aktivitet blandt beboerne.

Desuden vil den øgede trafik og støj forbundet med en højbane have en direkte negativ indvirkning på den daglige trivsel for de mennesker, der bor i nærheden. Det er uacceptabelt at prioritere transportløsninger, der vil have en så skadelig indflydelse på beboernes livskvalitet.

Sammenligning med Andre Bydele

Det er bemærkelsesværdigt, at andre områder langs den foreslåede metrolinje M5 også har fremhævet lignende bekymringer. Bydelene, som er berørt af projektet, har i stigende grad gjort opmærksom på de negative konsekvenser af arealinddragelse, ikke kun for biodiversiteten, men også for de sociale og kulturelle aspekter af deres lokalsamfund. Den negative påvirkning af naturen og den menneskelige trivsel er et tema, der går igen i de forskellige høringssvar fra byens mange kvarterer.

Afværgeforanstaltninger

Selvom rapporten nævner muligheden for afværgeforanstaltninger, som flytning af hule stammer og etablering af nye habitater for flagermus, er der grund til at være skeptisk over for disse forslag. Tidligere erfaringer har vist, at sådanne foranstaltninger ofte ikke lever op til forventningerne og kan være utilstrækkelige i praksis. Det er derfor nødvendigt, at de foreslåede afværgeforanstaltninger er underbygget af solide, evidensbaserede planer, der sikrer, at biodiversiteten ikke blot opretholdes, men faktisk styrkes.

Konklusion

I lyset af ovenstående argumenter, opfordrer jeg hermed til, at der tages et skridt tilbage i planlægningsprocessen for metrolinje M5. Det er essentielt, at der tages hensyn til både naturens integritet og menneskers trivsel, før der træffes beslutninger om yderligere arealinddragelse og udvikling. Jeg anmoder om, at der i stedet for en højbane over Margretheholm overvejes alternative løsninger, som ikke vil have en så destruktiv indvirkning på vores grønne områder, biodiversitet og lokalsamfundets trivsel.

Jeg ser frem til, at mine bekymringer bliver taget alvorligt, og at der vil blive lyttet til borgernes ønsker om en bæredygtig og livsvenlig fremtid for København.

V. hilsen
K. Jensen

Svar til: Høring 64791 af: Kasper Magnussen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
789

INDSENDT AF
Kasper Magnussen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
prøvestens alle 10 st

HØRINGSSVAR
Linjeføring, vibrationer og støj.
Vi vil gerne præcist have at vide hvor linjeføringen kommer til at gå, hvor bred bliver den og hvor dybt ligger den? Hvad er den præcise rute?
Vi kan se i høringsmaterialet at den formentligt kommer til at ligge under vores hus (prøvestens alle 10).
Det må forventes at faktorer som dybde, bredde og rute kommer til at have indflydelse på hvor mange gener der kan komme i både driftsfasen og anlægsfasen.
Kort og beskrivelser i høringsmaterialet er meget upræcist i den henseende.
Da der er mange gener for beboere over M3 linjen, er vi urolige for konsekvenserne i driftsfasen hos os og vores naboer, dette gælder både for vibrationer og støj.

Lastbiltrafik i anlægsfasen.
Det fremstår meget uklart hvor lastbiler fra byggeriet af Amager Syd kommer til at køre. Et kort i høringsmaterialet viser at de vil køre ad Kastrupvej og ned ad Øresundsvej, det vil sige at der ved lergravsparken kommer dobbelt lastbiltrafik altså både fra anlæg ved lergravsparken og anlæg ved Amager syd.
Dette virker meget uhensigtsmæssigt.

Svar til: Høring 64791 af: Finn Breddam

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
788

INDSENDT AF
Finn Breddam

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1441

ADRESSE
Midtdyssen 55

HØRINGSSVAR

Hermed et høringssvar vedr. M5, med fokus på rengøringsmetroen gennem Nordøstamager knyttet til Nordlig løsning, og på problemer mht. fremtidige vejanlæg på begge sider af Margretheholm. Samt argumenter for en 100% tunnelløsning gennem Østhavn.

MATERIALE:
hoeringssvar vedr. miljoekonsekvensrapport for mulig ny metrolinje m5.pdf

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

1. Rengøringsmetro

Miljøkonsekvensvurderingen fremstår grundig og nuanceret, og der er tilsyneladende fundet mange fornuftige afvejninger og kompromisser. Men der er én miljøkonsekvens af den nordlige løsning, der virker helt grotesk uproportional: en skinnestrækning på ca. 3 km, formentlig på en jordvold, helt uden selvstændig nytteværdi. Men med den samme effekt som en almindelig metrohøjbane, at den kommer til at stå som en mur gennem landskabet og udgøre en barriere for fremtidig byudvikling på overordnet strukturelt niveau. Altså, i MKV-termer: en markant begrænsning i arealanvendelsesmuligheder.

Der er tale om et "teknikspor" - en rengøringsmetro - der kun har den ene funktion at sikre, at Lynetteholm slipper for et KVC, altså rengøring og vedligeholdelse af togene. Med andre ord, at flytte KVC fra et område med høj grundværdi til området ved Prøvestenen. Miljøeffekterne er detaljeret beskrevet, men der er ingen egentlig begrundelse for kombinationen af Nordlig løsning (som jo kan ende med at blive den eneste metrostrækning i området) og et KVC ved Prøvestenen.

Man kan naturligvis altid argumentere for en højbaneløsning for en egentlig metrostrækning, det er jo et kernespørgsmål i denne høring. Men en højbane uden nytteværdi gennem et byudviklingsområde? Det virker simpelthen vanvittigt. Jeg ser heller ikke nogen beregning af de økonomiske konsekvenser af, at potentielle byggegrunde anvendes til denne højbane. Og jeg er ikke sikker på, at der overhovedet findes tilsvarende løsninger noget sted i verden.

Det har muligvis set fornuftigt ud i et regneark, men for borgerne i Amager Øst og de fremtidige bolig- og erhvervsområder i Østhavnen vil det gennem de næste måske 200 år fremstå absurd: Lynetteholm fik en metro – Amager fik en rengøringsmetro. Jeg tror, der er basis for en folkebevægelse på Amager mod rengøringsmetroen, frem mod behandlingen i Folketinget.

2. Højbane indebærer blokering af muligheden for biltrafik til Lynetteholm og Østlig Ringvej

En højbane forbi Margretheholm vil begrænse eller måske umuliggøre anlæg af en vej, der (jf. gældende kommuneplanrammer) skal kunne trafikforsyne Refshaleøen, Lynetteholm og Østlig Ringvej.

Det gælder uanset om man vælger sydlig eller nordlig linjeføring: den trafikkorridor, der faktisk er afsat til en vej, vil blive udfyldt af enten en metro eller en rengøringsmetro (et "teknikspor").

Det er en ekstremt væsentlig begrænsning af arealanvendelsesmuligheder ("materielle goder") med betydning for hele Østhavnens udviklingsmuligheder.

Vejen er forudsat i den kommuneplan, der er på vej (KP24):

> "På længere sigt, hvis Refshaleøen skal fuldt udbygges, bliver der behov for en supplerende vejforbindelse bag om Margretheholm bebyggelsen."

(Bemærk, at trafikkorridoren indgik som præmis for den lokalplan, der i 2003 muliggjorde anlæg af boligbyggeriet Margretheholm i et område, der faktisk var udlagt til erhvervsformål, og hvor der lå en ældre plan om en vej fra syd til en havnetunnel.)

Jeg har bemærket, at Christianshavns Lokaludvalg også i sit høringssvar ønsker, "at der er sammenhæng mellem planlægningen af Metro M5-linjen og planerne om vejforbindelse til Refshaleøen og Lynetteholm."

3. Afledte konsekvenser for væsentlig kulturarv

Blokering af muligheder for vejanlæg vil også få alvorlige konsekvenser for det fredede fortidsminde omkring Minebådsgraven (Quintus Bastion, der er spidsen af den indre fæstningsring, og Quintii Lynette, der er/var spidsen af den ydre vold og dermed det yderste forsvar af den danske flåde fra starten af 1700-tallet). En helhed, der skal forstås i sammenhæng med Nyholm og Flådens Leje.
Her arbejdes der pt. på en miljøvurdering af en problematisk udvidelse af den gamle vej, som allerede forudsætter en anlægslov, der ophæver fredningen. (Hvilket bl.a. Christianshavns Lokaludvalg protesterer imod.) Og hvis der ikke samtidig kommer den nævnte trafikale aflastning med en ny vej i retning mod nordøst, må man gå ud fra, at det vil blive set som nødvendigt at anlægge en firesporet vej gennem fortidsmindet, meget tæt på både Nyholm og det gamle skibsværft. Et helt uholdbart overgreb på kulturarvsværdier.

Og dette overgreb vil samtidig indebære et tab af områdets potentiale for at kombinere kulturarv, turismeværdi, rekreativt område og bynatur med den forventede omfattende fremtidige cykeltrafik fra Lynetteholm (trafikalt fredeliggjort som cykel- og gangsti eller cykelgade).

Jeg har beskrevet dette problem i et bredere byplanperspektiv i denne artikel, der fremhæver områdets markante kontrast mellem et centralt historisk område (fæstningsanlæg, havn, skibsværftshistorie) og de identitetsløse nyere opfyldningsområder mod øst:

Debat: Lynetteholm behøver ikke belaste fæstningsanlæg. Der er et oplagt alternativ - byrummonitor.dk

Altså: enten skal en metro (eller et "tekniksporˮ) føres i tunnel, eller også skal vej og højbane på østsiden af Margretheholm planlægges samtidig, som en helhed. Og hvis Nordlig løsning indebærer, at et 3 km tekniskspor skal lægges i tunnel, vil den formentlig fremstå væsentligt mindre attraktiv.

4. Et perspektiv ud over de to vurderede løsningsforslag: mere tunnel

For undertegnede forekommer det indlysende, at der er gode økonomiske grunde til både at lægge hele metroen gennem Refshaleøen og Lynetteholm i tunnel og samtidig lægge et KVC på Lynetteholm under jorden, fx under "kystlandskabetˮ. Det vil både maksimere bebyggelsesarealet og dermed det økonomiske potentiale, fjerne en begrænsning for byplanens struktur og samtidig gøre området mere attraktivt for boligkøbere. Og selv om tunnelen er den dyre løsning, er der formentlig også en gevinst ved, at anlægsprocessen forenkles.

Jeg har spurgt om disse emner i borgerinddragelsesfasen. Det nærmeste jeg kom til et svar var, at "vi undersøger kun de muligheder, vi bliver bedt om at undersøge." Og, at det kræver en tilpasning i forhold til biltunnelen.

Jeg er klar over, at disse muligheder ikke indgår i den opgave, som MKV besvarer – men det bør tages op. Om ikke før, så i Folketinget.
Også fordi jeg som skatteyder har en interesse i, at Østhavnen bliver en økonomisk succes.

Svar til: Høring 64791 af: Helena Ahlström

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
787

INDSENDT AF
Helena Ahlström

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Egilsgade 52, 3tv

HØRINGSSVAR

Det er meget vigtigt at metrolinjen M5 bliver gravet ned, så at vi ikke får en ny situation som den på Amager, hvor byen føles delt op, og alle kan høre støjet fra togene.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Ravn

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
786

INDSENDT AF
Thomas Ravn

VIRKSOMHED / ORGANISATION
A/B Stampesgade 4

BY
København

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 4

HØRINGSSVAR

Høringssvar som pdf

MATERIALE:
hoeringssvar koebenhavn 22-9 2024.pdf

Høringssvar M5 København H

Metro-borgergruppen ved **København H** har følgende kommentarer til den foreliggende Miljøkonsekvensrapport. Metro-borgergruppen repræsenterer mere end 750 beboere og består af følgende foreninger: Stampesgade 5 etc.

Introduktion

Overordnet er vi særdeles bekymrede ved udsigten til næsten 10 års fornyet byggearbejde umiddelbart foran vores vinduer, døre og porte. Det er os bekendt ikke tidligere sket her til lands, at så mange borgere i næsten 20 år sammenlagt (M3/M4/M5) er blevet udsat for en så massiv og tæt byggeaktivitet, som i perioder afstedkommer rystelser, støj og partikelforurening, der i voldsom grad reducerer livskvaliteten og udgør en decideret sundhedsfare. Læg hertil skader på facader, sætningsskader, et utrygt nærmiljø samt ydmygende og udmattende forhandlinger med Metro om erstatninger. Den samlede byggeperiode udgør omtrent 25% af et menneskeliv, og den kommende byggeperiode for M5 svarer til den samlede skoletid for de børn fra området, som begynder deres skoleforløb ved byggeriets start. Vi mener, at det er påfaldende på grænsen til det kritisable, at denne dimension ikke er medtaget i Miljøkonsekvensvurderingen, som fremstår mærkværdig historieløs. Det kan simpelthen ikke være meningen, at vi skal udsættes for en sådan belastning endnu engang.

Vi vil derudover påpege, at mange beboere, som oplevede anlægsfasen af M3/M4, allerede nu er stærkt påvirkede ved tanken om yderligere 10 år med intenst byggeri. Flere beboere har derudover udviklet en udtalt følsomhed for støj og rystelser, som i det normale daglige byliv kan kontrolleres, men som ved det foreslåede byggeri må formodes at afstedkomme alvorlige psykiske og fysiske reaktioner og forstærke langvarige følgevirkninger.

Vi mener, at denne dystre baggrund bør give anledning til rationelle og empatiske overvejelser hos beslutningstagerne vedrørende alternativ placering, udformning, procesforløb og afværgeforanstaltninger. Man bør ikke udsætte borgere for en så omfattende negativ belastning i så lang tid (20 år). Vi stiller derfor en række krav, som uden at være præcedensskabende vil kunne implementeres ved Kbh H.

Det er vores indtryk fra de offentlige høringsmøder, at der er en oprigtig og seriøs vilje hos embedsværket i Metroselskabet og

Københavns Kommune til at indgå i et fællesskab med de berørte borgere for at minimere gener og opnå de bedst mulige løsninger. Vi er imidlertid også bevidste om, at embedsfolket nødvendigvis skal udvise en tæt loyalitet til de beslutninger og retningslinjer, som de demokratisk valgte politikere har fastlagt. Dette kan dog i vores optik involvere en risiko for en mindre visionær og mere tunnelsynet tilgang til optimale/kreative løsninger, som kan imødekomme de berørte borgeres behov. Vi skal derfor opfordre politikerne til at give de tilknyttede embedsfolk vide rammer til at undersøge og fremlægge de alternative forslag og forbedringer, som er høringsfasens egentlige mål. Vi opfordrer politikerne til at udvise samme seriøsitet, som vi fornemmer hos embedsværket. Giv fagfolkene den nødvendige tid til undersøgelser, analyser og overvejelser. Således vil høringsfasen vinde i demokratisk substans og ikke bare være en formel pligtøvelse i henhold til love og regler.

Vi mener, at det ikke kan være rimeligt og retfærdigt at beboerne bag Kbh H skal igennem endnu et metrobyggeri, og vi appellerer til at Bernstorffsgade genovervejes som metrostation ligesom det også bør overvejes at arbejde med et alternativt underjordisk byggeforløb i Reventlowsgade.

Bernstorffsgade

Placeringen af stationen ved København H bør flyttes fra Reventlowsgade til Bernstorffsgade. Placeringen her er forbundet med både trafikale, forsyningstekniske og muligvis økonomiske udfordringer, men er på ingen måde teknisk umulig. Fordelen ved anlæggelse af stationen i Bernstorffsgade er umiddelbart indlysende: Hundredvis af mennesker i området undgår voldsomme byggebelastninger, og der spares mange millioner på afværgeforanstaltninger og kompensationer. Afstanden mellem en station i Bernstorffsgade og S-togssporene, som fremhæves som en logistisk udfordring, er ca. 160 m målt direkte (det dobbelte af afstanden mellem M1/2 og M3/4 på Kongens Nytorv) og vil f.eks. kunne betjenes af rullende fortove.
Vi skal indtrængende opfordre til at genoverveje beslutningen om stationens placering, og vi skal opfordre til at supplere Miljøkonsekvensvurderingen med en lige så grundig vurdering af placeringen i Bernstorffsgade samt en eventuel komparativ økonomisk beregning. Det er vores klare opfattelse, at menneskers sundhed og livskvalitet bør veje tungere end økonomiske hensyn. Der vil være mange fordele ved den fremtidige driftsfase, hvor

større nærhed til store arbejdspladser og attraktioner som Tivoli, Danske Bank og de mange større virksomheder langs Kalvebod Brygge kan fremhæves. Det vil desuden give et væsentlig bedre flow til den nyanlagte fjernbusterminal og det kommende store nye boligområde 'Postbyen'. Generelt vil en placering i Bernstorffsgade give et langt bedre trafik-flow for passagerer, der benytter den offentlige transport ved Københavns Hovedbanegård.

Underjordisk anlægsarbejde i Reventlowsgade

Det bør undersøges om de massive gener for naboerne til et eventuelt byggeri i Reventlowsgade kan minimeres ved at vælge en (næsten) udelukkende underjordisk anlægsløsning. Ifølge eksperter på høringsmøderne er en sådan løsning mulig, og vi efterlyser derfor en mere grundig og tilgængelig teknisk analyse og miljøvurdering af en sådan løsning, eventuelt også her suppleret med en økonomisk sammenligning.

Det planlagte anlægsarbejde i Reventlowsgade

For så vidt at den skitserede planlægning i Miljøkonsekvensrapporten bliver rammerne om et kommende anlægsarbejde har vi derfor følgende krav:

De sundhedsmæssige konsekvenser

Hvis det besluttes at anlægge endnu en metrostation bag Hovedbanegården, så vil vi beboere sammenlagt opleve omkring 20 års metroarbejder og den medfølgende støj- og partikelforurening samt rystelser.

I Miljøkonsekvensrapporten behandles sundhedskonsekvenserne nærmest ikke, og konklusionen er, at man heller ikke har undersøgt dem. Vi finder det kritisabelt, at Staten og Metroselskabet ikke i det mindste undersøger, hvad så indgribende arbejder over en 20-årig periode har for de mange mennesker, der udsættes for dem.

Der refereres ganske kortfattet i rapporten (s. 303) til de kumulative effekter, de estimerede nye 10 års metroarbejde forventes at have på lokale borgere. Der forventes 'større

påvirkning' og at 'de kumulative virkninger potentielt kunne få såvel sundhedsmæssige konsekvenser som væsentlige påvirkninger af de berørte menneskers livskvalitet'.

Disse meget svage formuleringer er yderst kritiske og reflekterer på foruroligende vis rapportens mangel på respekt for os beboere, som skal udsættes for endnu et metrobyggeri. Vi mener, at når det besluttes at undersøge et potentielt metrobyggeri bag Hovedbanegården, så bør man gøre sig den ulejlighed netop at undersøge de kumulative effekter af 20 års støj, rystelser og partikelforurening for beboerne og ikke blot konkludere at "potentiel kumulative virkninger ikke kan vurderes". Da forfatterne bag miljøkonsekvensrapporten ikke har indhentet faglig ekspertise til at vurdere dette, fremstår rapporten historieløs og uden respekt for beboerne og deres sundhed.

Vi stiller os ikke tilfreds med en sådan ligegyldig indstilling til sundhedsspørgsmålet og kræver en uafhængig vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser for lokale borgere i forbindelse medet eventuelt metroarbejde ved Københavns Hovedbanegård – ikke over de forestående 10 år, men over de 20 års belastning, som vi samlet set udsættes for.

Afværgeforanstaltninger støj

- Lavfrekvent støj er meget belastende og bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen og give anledning til afværgeforanstaltninger.
- De lejligheder, som udsættes for den direkte massive byggestøj, bør tilbydes en vinduesløsning, som yder den størst mulige støjbeskyttelse.
- Beboerne i området bør inddrages i den endelige planlægning af byggepladsens udformning.
- Alternative støjvægge i stedet for de hidtidige grønne plankeværker bør undersøges og i givet fald implementeres.
- Baseret på erfaringerne fra det seneste metrobyggeri bør der etableres supplerende støjovervågning administreret af en uafhængig aktør.
- Klar og præcis information om arbejdstider og faser. Denne information var ofte ikke tilstrækkelig og til tider uklar ved anlæggelsen af M3/4. Beboere bør i god tid informeres om særligt støjende sekvenser og ændrede arbejdstider.

- Det støjende arbejde bør ikke foretages i de timer, hvor familier har social tid sammen (morgen indtil 08:00, aften fra 17:00 og nat).

Afværgeforanstaltninger rystelser/vibrationer

Rystelser er årsag til en væsentlig forringelse af livskvaliteten og giver anledning til store skader på bygninger. Vi kræver at Metro arbejder målrettet på at nedbringe disse gener og informerer beboerne om disse tiltag. Kompensationer beregnes af støjniveauet, men der bør ligeledes etableres kompensationer for rystelser.

Afværgeforanstaltninger lysindfald

Det undrer os meget, at miljøkonsekvensrapporten ikke har mere fokus på stuelejligheder, som vil opleve kraftig forringelse af dagslysforhold og udsyn. Det er vores erfaring fra M3/M4 byggeriet, at stuelejligheder bliver udsat for meget store gener i det meste af anlægsperioden. Der bør være et yderligere kompensationstillæg til stuelejligheder, der omhandler 'dagslys- og udsynsgener', som udbetales lige så længe, som disse gener gør sig gældende, ligesom man bør arbejde med innovative fysiske afværgeforanstaltninger.

Nærmiljø

Som de fleste sikkert ved, adskiller området omkring København H sig på flere områder fra andre dele af byen. Vi har en tæt trafik af stofbrugere og dealere med de problemer, som følger heraf. Ved anlæggelsen af M3/4 oplevede vi i stor udstrækning utrygge situationer både i dag, aften og nattetimerne. Kroge og nicher samt manglende overblik i terrænet giver en grundlæggende usikkerhed i nærmiljøet for alle.

Vi undrer os over, at dette aspekt ikke er behandlet i rapporten og foreslår et tæt samarbejde med beboere og professionelle aktører fra stofscenen, hvis den planlagte etablering i Reventlowsgade bliver til virkelighed.

Området er derudover kendetegnet ved at være et slags for-terræn for Kødbyens intensive partyliv. Det afstedkommer et øget brug af

vores nærområde til at forrette sin nødtørft. Afskærmede områder ved byggepladsen vil formodentligt blive brugt til dette under byggeriet.

Under byggeriet af M3/M4 blev flere hoveddøre lukket i mange år, og vi skulle bruge kælderudgange som hoveddør. Ud over den daglige irritation over at skulle igennem kældre, så gav det store daglige gener for gæster, samt post/pakke- og avisomdelere. Ligeledes var det umuligt at få flyttet store genstande (køleskabe, madrasser mv). Vi kræver derfor, at der findes trygge og hygiejniske løsninger, hvor beboere kan benytte deres hoveddør.

Metrobyggeriet kan være hårdt for nogle beboere. Vores erfaring er, at Metrobyggeriets påvirkning af beboerne blandt andet afhænger af a) hvilken byggefase, der er tale om, b) hvor tæt på gaden man bor og c) hvor langt fra stationsbyggeriet man bor (det er jo især sekantboringerne, der er belastende, hvis de er lige uden for vinduet). Derfor kræver vi, at beboere lige ud til stationsbyggepladsen skal have ekstra opmærksomhed og mulighed for nem adgang til kontaktperson, da det ofte er små ting, der kan gøre en stor forskel.

Metrobyggeriet spænder ben for normale rutiner. Beboere skal i en længere periode benytte andre færdselsveje og parkeringsområder. Derfor kræver vi, at Metro skal muliggøre en nem hverdag for beboere berørt af byggeriet. Det kunne fx være tildeling af P-mulighed i hele København (eller betalingskældre (fx DGI)), gratis metrokort og/eller bidrag til el-cykel.

Vi kræver, at de brandveje, der eventuelt skal etableres under byggeriet, ikke ødelægger og afskærer beboerne adgang til grønne baggårde.

Vi kræver endvidere at ejendommene har nem adgang for cykler (herunder Christianiacykler), barnevogne og kørestolsbrugere.

Samarbejde og partnerskab

På høringsmøderne fornemmede vi som beskrevet ovenfor en vilje fra Metroselskabets ansatte og andre offentlige aktører til at etablere et tillidsfuldt og givtigt samarbejde med beboerne.

Dette aspekt finder vi på baggrund af vores tidligere erfaringer yderst vigtigt. De fleste beboere følte under etableringen af M3/4 en udpræget afmagt, udmattelse og konstant ydmygelse ved uenigheder og diskussioner med Metroselskabet. Der var på intet tidspunkt tale om et partnerskab i øjenhøjde, men om en permanent

frustration over følelsen af at blive tromlet af en hær af advokater og teknikere, over for hvilke beboerne reelt var hjælpeløse.

Vi kræver derfor, at der etableres et offentligt finansieret uafhængigt teknisk og juridisk forum (en slags ombudsmand/ombudsinstitution), som alle kan benytte ved de uundgåelige mere eller mindre betydningsfulde konfrontationer, som vil opstå i byggefasen.

Det vil derudover være afgørende for tilliden, at der etableres en direkte døgnvagt til Metro, som er langt mere stabil og troværdig end de til tider meget usikre tiltag under det tidligere byggeri. Vores erfaring er, at en sådan metrovagt ville have kunnet agere mellemmand i krisesituationer, hvor Metro under M3/M4 byggeriet påførte akutte skader (fx gravede ledninger over, pumpede beton under bygninger mv) på ejendommene.

Metro forventer et velfungerende naboskab, men det er ressourcekrævende. Vores erfaring er, at en smidig gennemførelse af de mange delelementer i byggeprocessen kræver interaktion, rådgivning fra og samarbejde med beboere. Vores erfaring er samtidig, at det er mere ressourcekrævende, end det lyder, og det er ikke rimeligt, at et så stort projekt baserer sig på frivilligt arbejde fra naboer. Derfor kræver vi, at Metro tildeler hver ejendom et beløb til løn til den(n) person(er), der skal agere forbindelsesled mellem Metro og naboejendommene.

De fleste ejer-, leje- og andelsforeninger i området har i kølvandet på det seneste metrobyggeri oplevet en enorm træghed i erstatningsbehandlingen for skader på ejendommene. Enormt lange forhandlinger opfattedes, måske med rette, som et forsøg fra Metroselskabets side på at køre beboerne trætte og dermed slippe billigst muligt ved udbetaling af erstatning for bygningsskader. Oveni 10 års byggeperiode var denne oplevelse det sidste slag i ansigtet og eliminerede endegyldigt tilliden og troen på et eventuelt partnerskab. Vi kræver derfor en struktureret transparent proces og tidsbeskrivelse af erstatnings-forløbet efter det eventuelt kommende byggeri. Princippet for inddragelse af skader i erstatningen må være baseret på en omvendt bevisbyrde: Metroselskabet skal bevise, at anlægsarbejdet ikke er årsagen til opståede bygningsskader.

Erstatning/kompensation/genhusning/ekspropriation

Vi er helt klar over, at det Folketinget som fastlægger rammerne for ovenstående. Vi mener dog, at høringssvaret er et vigtigt forum for vores bekymringer og forslag.

I betragtning af det historiske og kommende meget voldsomme byggeforløb, kræver vi, at beboerne i de mest belastede områder får et reelt valg før og under byggeriet. Dette betyder konkret, at beboerne skal kunne vælge frit mellem følgende muligheder i hele byggeperioden:

1. En rimelig kompensation for støj, rystelser og andre gener, som byggeriet medfører. Der findes allerede en erstatnings historik fra det seneste byggeri. De konkrete principper og tal bør muligvis justeres. Under sidste metrobyggeri oplevede vi, at kompensationen kom senere end byggegenerne. Kompensationen bør denne gang gives, når der er brug for den (til f.eks. at tage et andet sted hen)
2. Det skal være muligt at blive genhuset i den periode af byggeriet, hvor belastningen er størst. Genhusningen skal selvfølgelig foregå indenfor de geografiske rammer, som tillader de genhusede at fortsætte arbejds/skole/rekreativt liv i nogenlunde uændret form.
3. Det skal være muligt at få købt/eksproprieret sin lejlighed af Metroselskabet. Allerede nu er det stort set umuligt at få solgt andels- eller ejerlejligheder på almindelige markedsvilkår og beboerne er de-facto stavnsbundne i mange år. Prisen på et salg til Metroselskabet bør være identisk med den gennemsnitlige markedspris i et ikke byggeramt sammenligneligt område på Vesterbro på det givne salgstidspunkt.

Derudover mener vi at der bør gives en rimelig kompensation til de nuværende beboere, som ligeledes boede i området under anlæggelsen af M3/M4. De kommer til igen at skulle underkastes metrobyggeri og dermed 'tage én for holdet' for anden gang. Denne historiske kompensation er uafhængig af den kompensation, der gives i forbindelse med støj og andre gener.

Endelig mener vi Metro bør give tilskud, hvis man flytter, da omkostninger til flyttefirmaer stiger grundet den svære adgang til ejendommene.

Rammerne for disse tiltag bør fra starten være klare og transparente med størst mulig fleksibilitet. Ingen skal tjene på

eller spekulere i økonomiske fordele, ligesom ingen skal straffes økonomisk for det kommende byggeri.

Afslutningsvis skal vi bekræfte vores vilje til et godt samarbejde. For mange af os er det kommende byggeri knyttet til stærke emotioner på grund af de meget voldsomme erfaringer fra M3/M4. Vi forventer selvfølgelig, at dette aspekt også respekteres og medtages i den samlede vurdering.

Svar til: Høring 64791 af: Anna Sophie Wiese

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
785

INDSENDT AF
Anna Sophie Wiese

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 7

HØRINGSSVAR

Metroen er vigtig for København og en central hjørnesten i byudviklingen. At Lynetteholmen og Refshaleøen, der kommer til at være hjem for tusindvis af københavnere skal kobles på metronettet er både selvindlysende og nødvendigt. Men vi skal lære af vores historie, og vi må ikke begå den samme fejl, som de politikere der valgte at skære Amager Strand-kvarteret over: At skabe et åbent sår i landskabet.

Margretheholmen er en lille perle for børnefamilier i København. Her man lykkes med det, som mange andre nybyggede områder har svært ved: At skabe et fantastisk liv mellem husene. Ungerne løber på kryds og tværs, naboer mødes på plænerne. Her er boldklub, spejdergruppe og liv på havnen.

De sammenhængende grønne områder er en stor del af vores hverdag, og udover at danne ramme om aktiviteter i hverdagen, er de levesteder for en lang række dyrearter, herunder bl.a. frøer, tudser, flagermus og blåfugle (sommerfugle).

En højbane vil være ødelæggende for dette liv, og det vil være med til at reducere Margretheholmen endnu til nybyggeri, hvor man bare bor for at være tæt livet inde i byen.

Ved en tunnelløsning tilvælges muligheden for grønne arealer og lystbådehavn som et aktiv i bynært område, hvilket ikke findes på samme måder andre steder i København. For os som børnefamilie, er det netop dé kvaliteter, der holder os i byen.

I lyset af den globale sikkerhedssituation virker det desuden absurd at tænke på, at man vil foretage så stor en anlægsinvestering, der er så sårbar overfor angreb – lige klods op af ARC's energianlæg, der forsyner tusindvis af husstande med strøm og varme. En nedgravet metro vil kunne sikre byens infrastruktur i krisetider og levere beskyttelsesrum til borgerne i området.

Svar til: Høring 64791 af: Kjeld Kristian Lykke

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
784

INDSENDT AF
Kjeld Kristian Lykke

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Olufsvej 50

HØRINGSSVAR

1. Borgervenlig linjeføring udbedes

Generelt virker det som om Metroselskabet er ret ligeglad med hensyntagen til naboerne til metrolinjerne. Vi på Olufsvej protesterede i sin tid kraftigt over, at linjeføringen for Cityringen (M3) absolut skulle gå under nogle af Østerbros mest skrøbelige huse, nemlig Olufsvej og Brumleby. Vi foreslog, at man i stedet lagde linjeføringen under Øster Allé og Parkens P-areal subsidiært under Østerbrogade, og at man accepterede 30 sekunder længere kørselstid M3 rundt. Men Nej!

Nu ser vi den hensynsløse planlægning gentaget for M5´ vedkommende. Hvorfor er f. eks. linjeføringen mellem Amagerbrogade S og Lergravsparken ikke ført under kirkegården? Og hvorfor skal linjeføringen absolut gå under villakvarteret omkring Rialtovej og Luganovej, hvor bygningernes utidssvarende fundamenter og manglende isolering mod grunden nok skal give anledning til permanent forplantning af strukturlyd og vibrationer i boligerne.

Vi på Olufsvej bad i sin tid også om at få sænket Trianglen Station med 5-8 meter, så man kom ned i kridtlaget og dermed mindske strukturlyds-emissionen. På møder herom slog Metroselskabets repræsentanter blot ud med armene og sagde: "Det tager vi til sin tid". Resultatet er i dag vedvarende metrostøj i vore hjem. Fra toppen af tunnelrørene under Olufsvej er der ca. 20 meter til jordoverfladen. At M5 opererer med en dybde på 8-15 meter virker ikke ansvarligt. M5 skal, hvis den overhovedet skal bygges, anlægges meget dybere, uanset komplikationerne hermed.

Rådgivnings- og ingeniørfirmaet Rambøll udarbejdede allerede i 2019/2020 (M3 åbnede i september 2019) tre rapporter med 8 forslag til, hvad man kunne forsøge at gøre for at reducere metrostøjen. På trods af, at man har maset på, så er kun et af forslagene reelt blevet afprøvet, nemlig smøring af skinnerne. Vi mente, at det havde en omend beskeden effekt. Metroselskabet mente det ikke og dermed basta! Rapporterne viser i øvrigt, at den realiserede konstruktion af Cityringen (M3) kun er den **tredje bedste** løsning i forhold anlæggets evne til at dæmpe støj og vibrationer fra metrokørslen. Bl.a. fordi Metroselskabet i den forbindelse ikke har anvendt de bedste cementblokke (kaldet LVT HA) under skinnelegemet, hvilket ellers kunne have reduceret metrostøjen betragteligt (se nærmere herom i de nævnte Rambøll-rapporter).

Med udgangspunkt i de beskæmmende erfaringer omkring anlæggelsen af Cityringen skal naboer og andre berørte og ansvarlige omkring M5 fra starten være oppe på dupperne og hele tiden kikke Metroselskabet i kortene, inden toget bogstaveligt talt bare kører der ud ad. Konklusionen må være, at Metroselskabet som en stor offentlig virksomhed må skifte holdning og fremover føle sig forpligtet til at anvende Best Technology.

2. Grænseværdier for strukturlyd

Metroselskabet anvender en tåle-støjgrænse på 40 decibel. Andre lande er mere hensynsfulde over for borgerne. F. eks. har Norge en tåle-grænseværdi på 32 decibel og Tyskland en på 35 decibel.

Metroselskabets grænseværdi på de 40 decibel er taget fra en værdi for støj i eksternt, overjordisk miljø. Men den støj vi hele tiden udsættes for, er jo underjordisk støj fra metrotogene. Der er således behov for, at Metroselskabet tage et initiativ til, at få udarbejdet støj- og vibrationsregler for underjordisk metrokørsel.

I de senere år er der lavet mange undersøgelser af støj og trafikstøjs sundhedsfarlige påvirkninger. Studierne viser, at støj er mere sundhedsfarlig end tidligere antaget. Den sundhedsfaglige dimension bør indgå afgørende ved anlæg af M5. Husk på, at metrotogene kører døgnet rundt og skal gøre det i over 100 år. Den første undergrundsbane blev taget i brug i London i 1863. Siden er der kommet metroer til overalt i verden. Så der er erfaringer nok at trække på angående metrokørsel og sikre det bedste af det bedste.

3. Metroselskabets økonomi og folkeafstemning omkring realiseringen af M5

Ser man på Metroselskabets økonomiske situation, så ser den ikke godt ud. Metroselskabet har en gæld på 38 mia. kr., og med for lidt grundsalg til at medfinansiere metrobyggeriet og, nok så alvorligt, svigtende billetindtægter, så bør projektet med M5 sparkes til hjørne.

Københavns Kommunes andel af Metroselskabets gæld er 31 mia. kr. Skal M5 alligevel gennemtrumfes, så bør københavnerne gennem en folkeafstemning spørges, om man er villig til at lægge ryg til en kraftig gældsforøgelse med anlæggelse af M5. Per Tempora vil M5 koste 30 mia. kr., heraf skal borgerne i Københavns Kommune hæfte for de 15. mia. kr. Men som alle ved, er der ingen anlægsbudgetter, der holder; se bare til sygehusbyggerierne.

Spørgsmålet er også, om der er behov for en metrolinje M5.

Svar til: Høring 64791 af: Viktor

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
783

INDSENDT AF
Viktor

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ved Kløvermarken 5, 4.th.

HØRINGSSVAR

Vil gerne foreslå at man undersøger muligheden for at planlægge en afgrening efter Bryggebroen st., så man i fremtiden vil kunne have en linje der betjener den vestlige side af Amagerfælled og herefter drejer langs motorvejen mod lufthavnen. Her kan den "overtage" de nuværende stationer.

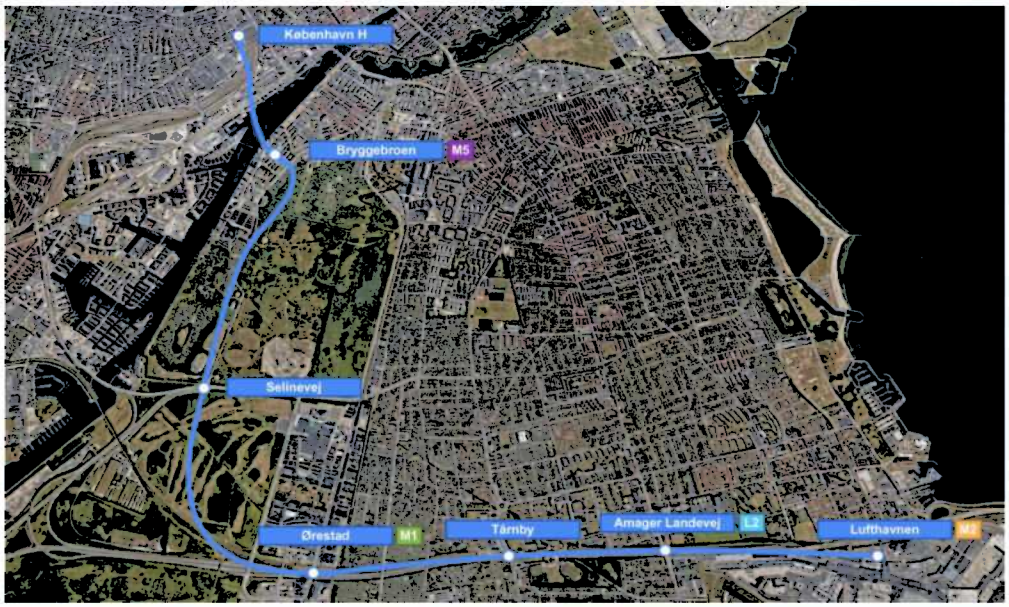
Dette vil give en aflastning til M2, der i dag er meget fyldt.
Samtidig vil det give mulighed for at regionaltog kan køre direkte mellem Lufthavnen og Kbh H/ Kbh Syd.
Kombinere man det med en letbane på Amagerbrogade ud mod Tårnby, vil Amager være godt dækket ind med offentlig transport og på lige fod med resten af København.

Derudover vil linjen give mulighed for byudvikling langs havnen og Amager Fælled og dermed binde Ørestad og Sydhavn sammen.
F.eks kunne området ved Selinevej, hvor City Golf Copenhagen er i dag, være et bindeled mellem de to bydele.

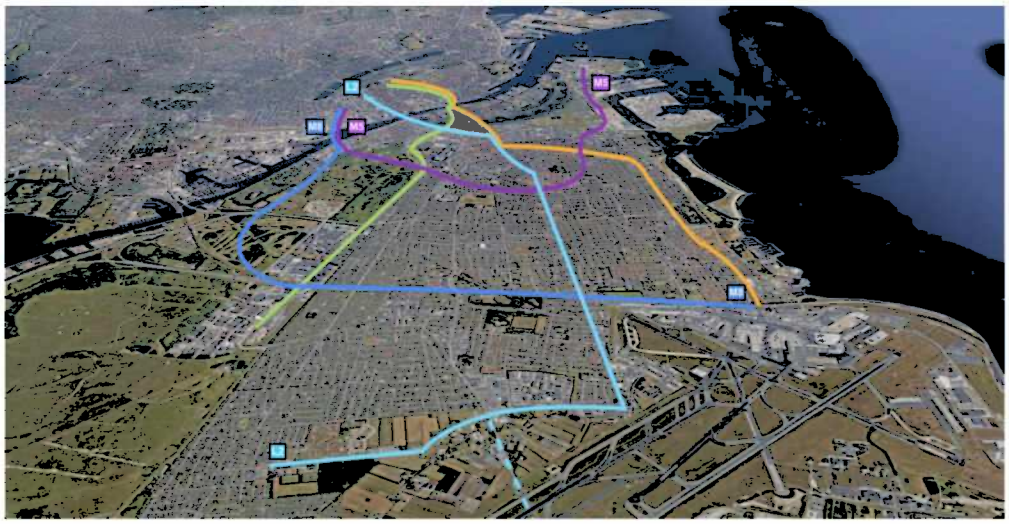
MATERIALE:
ny metrolinje som afgrening fra m5.pdf

ny_metrolinje_som_afgrening_fra_m5.pdf

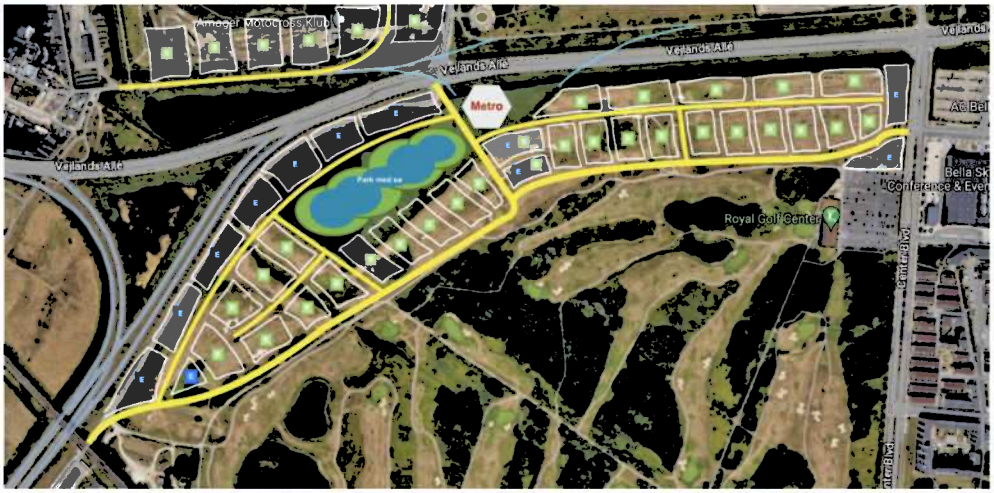
Ny metrolinje som afgrening fra M5.



Forslag til hvordan metro eller letbane kan dække Amager.



Forslag til byudvikling v. Selinevej for at binde Ørestad og Sydhavn sammen.



Svar til: Høring 64791 af: Bent Andersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
782

INDSENDT AF
Bent Andersen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Willemoesgade 54, 2.th.

HØRINGSSVAR

Bemærkninger til miljøvurderingen for metro M5.

Jeg forholder mig kun til den østlige strækning fra Prøvestenen over Lynetteholm til Østerport.

Denne strækning burde Københavns Kommune udskyde indtil kommunens planafdeling har fået styr på den overordnede planlægning af den nødvendige infrastruktur både lokalt, bymæssigt og regional for at byudvikle Østhavnen. Den har hidtil være manglende og er stadig præget af en ad hoc tilgang – at det skal være nødvendigt med en fuld miljøvurdering til 37 mio. kr. for at bede Folketinget om en anlægslov for en 600 meter kommunevej på Refshalevej siger meget om den hidtidige forsømmelighed.

Så et moratorium hvor planlægningen kommer på plads er tiltrængt.

Ordforklaring:

Metro M5-øst: strækningen fra Prøvestenen over Lynetteholm til Østerport

Østhavnen: bebyggelsen på Lynetteholm, Refshaleøen og Kløverparken

Manglende koordinering med andre store anlægsprojekter projekter og eksisterende kritisk infrastruktur

Anlægsprojekter

Ud over metro M5-øst er der omkring Østhavnen også Østlig Ringvej og stormflodssikringen af København af større anlægsprojekter. De er alle en forudsætning for den ønskede byudvikling af området med 90.000 indbyggere og nok lige så mange arbejdspladser - så der ikke kun skal gå får på Lynetteholm.

Problemet er at der mangler en overordnet planlægning der koordinerer disse tre projekter både i tid og rum. Hvert projekt behandles som om det foregår i på et "jomfrueligt" areal, hvor der ikke tages hensyn til de andre projekter. Det betyder at den der kommer først selv laver det optimale projekt, mens efterfølgerne må tilpasse sig. Det er selvfølgelig teknisk muligt, men det bliver mere besværligt, mere ressource krævende dyrere og tidskrævende.

Koblingen mellem KVC-en og tilslutningen af Østlig Ringvej sammen med stormflodssikringen et godt eksempel på denne fordyrende kompleksitet med tre anlæg på en gang. Linjeføringen af metro M5-øst på Lynetteholm synes ikke at være på at være koordineret i forhold til tilslutningsanlægget til Østlig Ringvej på Lynetteholm.

Det mest kritiske er nok samspillet i forhold til højvandsporten i Kronløbet. Her skal der være plads på begge sidder på land (hidtil har det ikke været indarbejdet i By & Havns byggeplaner), og specielt i forhold til at Østlig Ringvej, der skal dykke ned under Kronløbet i forhold til den ønskede maksimale sejldybde i Kronløbet. Østlig Ringvej skal arbejde med en væsentlig lavere hældning på længdeprofilet i forhold til hvad metro M5-øst kan. Med den hidtidige dimensionering af Østlig Ringvej med to spor uden nødspor i hver retning skal længdeprofilet af sikkerhedsmæssige grunde være meget lavt. Derfor må Østlig Ringvej komme først og metro M5-øst efterfølgende tilpasse sig da metroen har større fleksibilitet. En afklaring af Østlig Ringvej kan næppe forventes før miljøvurdering af den er klar og økonomien til dimensioneringen er afklaret (her er der nok tale om 5. mia. ekstra for at få en funktionel dimentionering).

Kritisk infrastruktur

Det er meget sigende at miljøvurderingen overhovedet ikke omtaler BIOFOS og HOFORs udløbsledninger i til Øresund. Der placeres tilmed en metrostation (Lys) oven på U4 (udløbsledningen for det rensede spildevand og overløb fra Renseanlæg Lynetten). Renseanlæg Lynetten er kritisk infrastruktur. Selv hvis Renseanlæg Lynetten flyttes skal det nuværende være funktionelt frem til mindst 2048.

Den optimerede linjeføring for metro M5-øst under Kronløbet krydser U4 (overløb fra Pumpestation Strandvænget), der løber nede i kalken, hvor metro M5-øst dykker ned i kalken – umiddelbart ser det ud til at de kommer tæt på hinanden. U4 har omkring 40 overløb om året af kun mekanisk filteret spildevand. Det vist en problemstilling skal arbejdes med før der kan vedtages en anlægslov i enkeltheder.

Jeg kan se at HOFOR i deres høringssvar har brokket sig over U2, der krydses omkring Prøvestenen.

Det er virkelig bekymrende at miljøvurderingen er udarbejdet uden kendskab til disse udløbsledninger – for hvad kan der ellers være af ukendte-kendte rundt om i metroprojektet?

Scope 3 udledninger og Lynetteholm

I 2021 på COP26 i Glasgow blev de indirekte emissioner fra projekter skrevet ind i Drivhusgasprotokollen – det skete 5 måneder efter anlægsloven for Lynetteholm blev vedtaget. Ifølge Transportministeren var formålet med Lynetteholm kun at lave et jorddepot på tværs af Kongedybet ("der kunne jo gå får").

Forudsætningen for byudviklingen af Østhavnen med 90.000 indbyggere og ca. do. arbejdspladser er anlægget af Østlig Ringvej (nord) og metro M5 (øst), derfor bør den CO2-udledningen fra hele byudviklingen af området medfører vel medtages i miljøvurdering af disse to projekter. Man kan

selvfølgelig argumentere med at det ville være blevet bygget et andet sted i Hovedstadsregionen, men så må forskellen på, at bygge på ren højjord i forhold til at bygge på forurenet jord i vandkanten eller på nyt opfyld ude i Øresund vel skulle medregnes i metro M5-projektet som en scope 3 udledning.

På Prøvestenen vil en midlertidige og permanente arealbeslaglæggelse presse de nuværende arealkrævende aktiviteter, der er knyttet til bygge- og anlægs aktiviteter i København. En del virksomheder vil nok finde det hensigtsmæssigt at flytte disse aktiviteter ud af byen. Det vil betyde længere transportafstande for sømaterialer, beton, asfalt og byggeaffald til genanvendelse frem og tilbage. Dette ekstra transportarbejde burde vel også som en scope-3 emission i projektet.

Man kan så diskutere, hvordan dette CO2-bidrag skal fordeles mellem metro M5 og Østlig Ringvej projekterne, men halv-halv er nok ikke urimeligt.

Svanemølleforkastningen

I forbindelse med Svanemølleforkastningen er der åbenbart flere steder målt en del forurening i trykvandet (noget overraskende). Jeg har ikke kunnet noget i miljøvurderingen om hvordan det bliver håndteres i anlægs- og senere i driftsfasen.

Svar til: Høring 64791 af: Lea Torpegaard Kvistgaard

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
781

INDSENDT AF
Lea Torpegaard Kvistgaard

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 106

HØRINGSSVAR
Jeg vil gerne bakke op om den generelle indsats for at udbygge den offentlige transport. Jeg mener, at metrobyggeriet binder byen sammen og reducerer behov for biler i byen. Metroen er en langsigtet investering, der øger værdien af nyen og de områder, den forbinder. Netop af den grund bør metroen blive gravet ned. Den er generende for de borgere, der skal bo langs en højbanemetro både i dag og generationer frem, og den vil forringe værdien af jorden, hvor banen løber. Den økonomiske ekstraomkostning ved at grave banen ned vil på sigt kunne udlignes gennem den ekstra bebyggelse på jord, hvor banen ellers ville løbe. For os der bor her på Lynetteholmen og har købt bolig her i god tro, er det en stor omkostning at være naboer til så gigantisk et anlægsprojekt som Lynetteholmem er. Hvis der ikke tages hensyn til vores livskvalitet, værdier bundet i boliger , vores behov mv., men det bebyggede resultat også vil være til gene, så bliver det svært at opretholde nogen form for opbakning til projektet lokalt. Tænk langsigtet, grav M5 ned! Som man skulle have gjort i Ørestaden. Mange tak.

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Bom

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
780

INDSENDT AF
Charlotte Bom

BY
Kbh s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandgang 14

HØRINGSSVAR

Som nærmeste nabo til kommende metrolinje håber jeg vitterlig I vil grave den ned -Både for vores generations skyld men sandelig også for dem der kommer. Herligheden herude langs Forlandet i kolonihaverne og denne del af Amager er jo bla. roen, de høje træers raslen, fuglende der overnatter i dem og herligheden i at kunne se stjernehimlen på en skyfri nat. Ved en metrolinje /højbane vil alt dette forandres til mekanisk lyde og kunstigt lys. Naturen vil blive påvirket, mennesket vil blive påvirket. Lad os gøre det rigtige at grave den ned.
På forhånd tak
Charlotte

Svar til: Høring 64791 af: Maria Hansen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
779

INDSENDT AF
Maria Hansen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 50

HØRINGSSVAR

Den billigste eller den bedste løsning?

Skal vi have en metro højbane henover Margretheholmen? Nej! Og det skal vi af flere grunde ikke. Vi skal ikke have støj fra skinner til at genere et utal af borgere i et ellers fredeligt område af København. Vi skal ikke have ødelagt grønne områder. Vi skal ikke have ødelagt naturen. Vi skal ikke have ødelagt havnen. Vi skal kunne færdes frit, vores børn skal kunne lege frit, og vi skal have ro til at leve i vores lejligheder og huse.

Jeg håber, man vil tage disse overvejelser i betragtning. Dem er vi mange på Margretheholmen, rigtig mange, såvel børn som voksne, som deler. Så vælg nu den bedste løsning frem for den billigste.

Svar til: Høring 64791 af: Ellen Christensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
778

INDSENDT AF
Ellen Christensen

BY
Kbh

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade

HØRINGSSVAR

• hvorfor skal projektet fordyres med et sving ned mod syd og hvor også nærheden til havnen nødvendiggør en meget dyb station?

• Havneholmen st er først taget i brug for nylig og der er ikke foretaget analyser af, hvad denne metrostations nære beliggenhed betyder.

• endnu en bro over havnen syd for Bryggebroen er heller ikke inddraget i analyser af behovet

• >20.000 cyklister benytter dagligt Bryggebroen. Mange cykler videre gennem Axel Heides Gade. En meningsfuld og velfungerende rute ødelægges.

• mange mennesker bliver voldsomt negativt berørt af byggeriet såvel mht. transport, støj og generel livskvalitet. Er det rimeligt i forhold til, hvad der opnås? I forvejen er transportmulighederne gode: broer, metro, havnebus, S-tog, cykelrum.

Svar til: Høring 64791 af: Torben Lynge Andersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
777

INDSENDT AF
Torben Lynge Andersen

BY
Kbh K

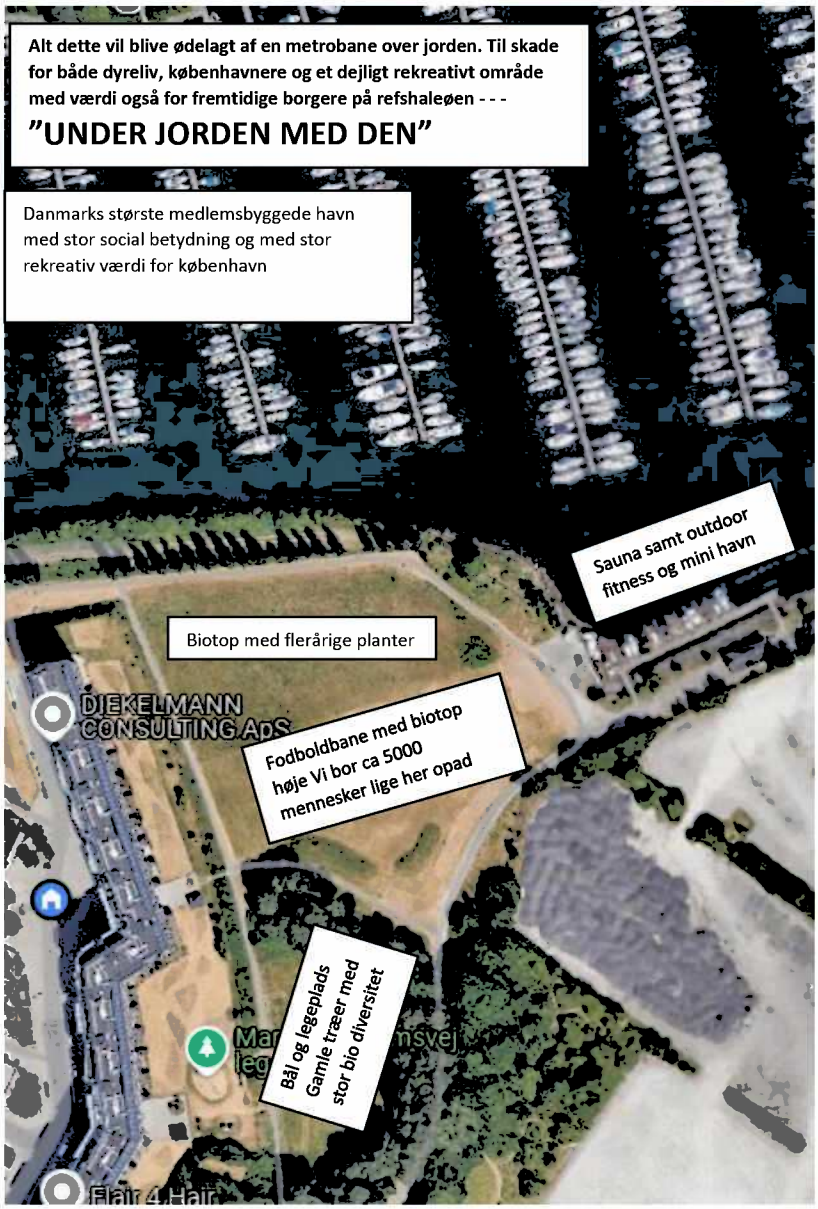
POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmen og aktiv deltager i lokalsamfundet, samt bruger af havnen gør det mig ondt at man kan overveje en Metrolinje over jorden gennem området. Den vil ødelægge et rigt dyreliv med mange bitoper med stor diversitet både i planter og dyr. Den vil ødelægge et rekreativt område som er til gavn for København. Både lokalt for beboere i husene men også Havnen som er en "rekreativ perle" for mange og rummer rigtig mange både og et godt liv trods dæmningen. Jeg er således stor tilhænger af at få en Metro under jorden og har fuld forståelse for at vi må forbedre de kollektive transportmidler og infrastrukturen af hensyn til fremtiden. Vedlagt findes oversigt over de rekreative områder og biotoper. mvh Torben Lynge

MATERIALE:
hoeringssvar metro hoejebane margretheholmen.pdf


Alt dette vil blive ødelagt af en metrobane over jorden. Til skade for både dyreliv, københavnere og et dejligt rekreativt område med værdi også for fremtidige borgere på refshaleøen - - -
"UNDER JORDEN MED DEN"
Danmarks største medlemsbyggede havn med stor social betydning og med stor rekreativ værdi for københavn
Sauna samt outdoor fitness og mini havn
Biotop med flerårige planter
DIEKELMANN CONSULTING ApS
Fodboldbane med biotop høje Vi bor ca 5000 mennesker lige her opad
Bål og legeplads Gamle træer med stor bio diversitet

Svar til: Høring 64791 af: Troels Munch

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
776

INDSENDT AF
Troels Munch

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74, 6 tv

HØRINGSSVAR

Ved gennemlæsning af miljøkonsekvensrapporten for M5 efterlades man med indtrykket af at konsekvenserne for beboerne og brugerne af området ved Margretheholm underdrives konsekvent såfremt der vælges en løsning med en metro over jorden.

Her er tale om et område med mange børn som hver dag efter institutionstid myldre med noget så sjældent som børn der leger, spiller boldspil, lærer at cykle (eller cykler), flyver med drager, forsøger at fange krabber ved badebroen, leder efter kryb og kravl i skovområderne, hopper i vandpytter og kravler i træerne. Argumenterne for ikke at grave metroen under jorden kan kortes ned til at det er billigere i anlæggelsen (men næppe i drift) og der er muligvis en CO_2 besparelse ved anlæggelsen (tiltagende kontroversielt jo mere ny viden der kommer på området). Argumenterne for at nedgrave metroen og bevare et unikt grønt område i København K (aktuelt mest af postnummer, men når projektet er færdigt absolut også geografisk) er betydeligt mere talrige og det bør være et let valg hvis man som København gerne vil være en grøn og klimatilpasset by. I flæng kan nævnes

1. Børn skal have grønne områder at mødes og lege i for at styrke deres
    1. Motorik
    2. Mentale sundhed
    3. Sociale færdigheder
    4. Kreativitet og fantasi
    5. Selvstændighed og nyde frihed under ansvar
2. Forbedret luftkvalitet: Grønne områder bidrager til at rense luften ved at absorbere CO_2 og andre forurenende stoffer. Planter og træer kan forbedre den generelle luftkvalitet, hvilket er særligt vigtigt i tætbefolkede urbane områder, hvor luftforurening kan have skadelige sundhedsmæssige virkninger.

3. Mental sundhed og trivsel: Studier viser, at adgang til grønne områder kan reducere stress, angst og depression. Naturen har en beroligende effekt og kan give en følelse af fred og velvære. For mange mennesker er et besøg i en park eller en have et vigtigt fristed fra hverdagens stress.

4. Biodiversitet: Grønne områder er vitale for at bevare biodiversiteten i bymiljøer. De fungerer som levesteder for planter, dyr og insekter, som ellers ville have begrænsede muligheder i en by fyldt med beton og asfalt. Bevarelse af disse områder hjælper med at sikre, at forskellige arter kan trives.

5. Klimaforandringer: Grønne områder kan spille en afgørende rolle i at håndtere effekterne af klimaforandringerne. Træer og planter kan hjælpe med at regulere temperaturen i byen, mindske varmeøer og opsamle regnvand, hvilket kan mindske risikoen for oversvømmelser.

6. Sociale fællesskaber: Parker og grønne områder fungerer som sociale mødesteder, hvor folk kan samles, lege, dyrke sport og deltage i fællesskabsaktiviteter. De fremmer social interaktion og sammenhold, hvilket kan styrke det sociale stof i lokalsamfundet.

7. Øget livskvalitet: Adgang til grønne områder øger livskvaliteten i byen. Det giver mulighed for at deltagei udendørs aktiviteter, som er vigtige for fysisk sundhed, såsom løb, cykling, gåture, badning og sejling, samtidig med at det giver skønhed og æstetik til det urbane miljø.

8. Æstetik og velfungerende byrum: En metro over jorden vil virke som en barriere eller mur. Ikke alene visuelt, men også fysisk hvilket ødelægger muligheden for velfungerende byrum. Flere steder i verden sløjfes baner over jorden for at forbedre byrum og skabe sammenhængskraft. I København behøver man blot tage en tur til Ørestaden for at se hvor destruktiv en metro over jorden er for byrummet. Man byggede i sin tid en mur gennem Amager og man har aldrig formået at få blødt det op.

9. Uddannelse og bevidsthed: Grønne områder giver mulighed for udendørs læringsmiljøer, hvor skoler og lokalsamfund kan undervise om natur, miljøbeskyttelse og bæredygtighed. Dette kan skabe en større bevidsthed om vigtigheden af naturen og vores ansvar for at beskytte den.

Lad os ikke gentage tidlige dårlige beslutninger - en metro er fremragende så længe den er i en tunnel under jorden,

Svar til: Høring 64791 af: Niels Wonsyld

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
775

INDSENDT AF
Niels Wonsyld

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
luftmarinegade 106

HØRINGSSVAR

Jeg håber på en nedgravet metro, så mine børn og jeg selv fortsat kan få glæde og gavn af de skønne, grønne områder som er en stor del af Margretheholms charme og værd. Københavns grønne åndehuller er vigtige for byen og de er svære at genskabe, når først de er fjernet.

Svar til: Høring 64791 af: Kasper Dam Mikkelsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
774

INDSENDT AF
Kasper Dam Mikkelsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Holmbladsgade 111A

HØRINGSSVAR

I figur 6.2 vedrørende trafikveje til byggepladserne er der er en række forhold i området omkring Nordøstamager skole som er stærkt problematiske:

1) Prags Boulevard mellem Vermlandsgade og Uplandsgade er ikke egnet og også overflødig som transportvej.

2) Nyrnberggade er sikker skolevej og helt uegnet.

3) Trafik via Holmbladsgade mellem Østrigsgade og Strandlodsvej virker overflødig og kommer lige forbi skolen.

4) Krydset Uplandsgade/Prags Boulevard og Strandlodsvej er i forvejen stærkt trafikbelastet og farligt pga. jordkørsel til Lynetteholmen. Det bliver benyttet flittigt af NØA i skoletiden, da Kløvermarken er en del af skolens udeareal. Der bør derfor laves en bro eller tunnel som en del af Metro/ Lynetteholmsprojektet, som sikre børnenes adgang til Kløvermarken og deres sikkerhed.

Svar til: Høring 64791 af: Amager Øst Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
773

INDSENDT AF
Amager Øst Lokaludvalg

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Jemtelandsgade 3

HØRINGSSVAR

Høringssvaret er vedtaget på lokaludvalgets møde den 26. september

MATERIALE:
amager oest lokaludvalgs hoeringssvar - miljoekonsekvensvurdering metro m5.pdf

Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

26. september 2024

Sagsnr.
2024-0212816

Dokumentnr.
2024-0212816-2

Sagsbehandler
Frida Jans

Høringssvar - Miljøkonsekvensvurdering af Metro M5

Amager Øst Lokaludvalg glæder sig over udsigten til at få mere metro til vores bydel og især til at få metrobetjening længere sydpå ad Amagerbrogade, end vi har i dag. Vi ser frem endnu en linje under havnen, da kapaciteten under havnesnittet allerede nu er for lille. Derfor er sydlig M5 metrolinje vores favorit linjeføring. Det vil komme mange af vores borgere til gode.

Københavnerinddragelse
Lokaludvalget havde i forbindelse med høringen indbudt til Borgermøde om linjeføringen igennem Amager Øst og ca. 50 borgere mødte op. Høringssvaret er baseret på input fra dette borgermøde.

Vi har følgende bemærkninger:
Stationsplacering ved Amagerbrogade
På borgermødet var der igen enkelte ønsker om at Metroen helst skal gå til Sundbyvester Plads. Lokaludvalget støtter placering på Sundbyøster Plads.

Højbane eller nedgravet Metro på strækningen Prags Boulevard og nordpå.
Fordele og ulemper ved højbane kontra nedgravet Metro, bør fremgå af de videre undersøgelser, ikke mindst prisen.

Placering af afgreningskammer
Der fremlagdes to muligheder for et afgreningskammer til vedligeholdelsescenteret. Et i forbindelse med den nye station i Lergravsparken

AMAGER ØST LOKALUDVALG
Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg

Jemtelandsgade 3
2300 København S

www.amageroestlokaludvalg.kk.dk

og et i en gård i Jenagade. Der er argumenter for og imod for begge placeringer af byggepladsen. Lokaludvalget foretrækker, at man lægger udgreningen ved Jenagade, så der spares en byggeplads, der spærrer Østrigsgade ved Sløjfen.

Vedligeholdelsescenter på Prøvestenen
Lokaludvalget konstaterer med tilfredshed, at der arbejdes med en ny adgangsvej syd for vedligeholdelsescenteret fra Amager Strandvej og ud til den sydlige spids af Prøvestenen. Vi ser gerne at denne vej etableres så hurtigt som muligt.

Placeringen af vedligeholdelsescenteret som en "prop" i Prøvestenskanalen giver en længere passage under vedligeholdelsescenteret og den store vej til Prøvestenen. Som adgang for små fartøjer ser vi meget gerne, at denne forbindelse bevares som en tryg og forsvarlig passage også for børn. Det er derfor vigtigt at der er passende med åbninger for lys.

Støj
Vi gør opmærksom på, at der på de nuværende metrolinjer opleves støjgener. Det bør undersøges, hvordan støjgener vil påvirke beboerne omkring og over linjeføringen, især nu hvor det planlægges at linje M5 ikke ligger så dybt nede. Lokaludvalget ønsker ikke, at der arbejdes om natten.

Klima og miljø
Lokaludvalget konstaterer med tilfredshed at Metroselskabet har sat som mål at reducere miljøbelastningen af byggeriet i forhold til tidligere.

Trafikale konsekvenser
Vi ser gerne, at man stadig beregner metroens konsekvenser i forhold til andre former for trafik.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson, Amager Øst Lokaludvalg

Svar til: Høring 64791 af: Durita Nattestad

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
772

INDSENDT AF
Durita Nattestad

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 20

HØRINGSSVAR

Jeg vil opfordre jer at vælge en anden løsning end en højbane gennen vores grønne område.
Vi er bekymret for vores fælleskab, natur og sammenhold. Margretheholmens grønne og rekreative områder bliver brugt og nydt af mange københavnere fra hele byen.
En højbane vil modarbejde ønsket om at børnefamilier vil blive boende i Københavns kommune. Grønne områder en vigtige for vores børns trivsel.
En højbane vil forringe kvaliteten af vores by og vi vil miste en af vores vigtige grønne åndehuller.
Vi ønsker metroen under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: E/F Reventlowsgade 20

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
771

INDSENDT AF
E/F Reventlowsgade 20

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 20

HØRINGSSVAR

Vi har nøje gennemgået miljøkonsekvensvurderingen for den kommende metrolinje M5, og vi føler os på den baggrund forpligtede til at dele vores bekymringer. Det er tydeligt, at byggeriet vil få store og langvarige konsekvenser for os, der bor i området ved Colbjørnsensgade, Stampesgade, Reventlowsgade og Reverdilsgade.

Der er flere forhold, vi mener, er vigtige at fremhæve i en høringsproces, hvis udkomme på forhånd virker som en forhåndsbesluttet formalitet, men det er os magtpåliggende at lufte vores utvetydige forbehold.

Renovation og affald:

Vi finder det altafgørende, at der laves en gennemarbejdet renovationsplan for området. Planen bør ikke kun tage hensyn til os, beboerne, under selve byggeriet, men også sikre en langtidsholdbar løsning, når arbejdet er afsluttet. Vores tillid til, at Metroselskabet og kommunen vil prioritere dette, er desværre begrænset, bundet op på frustrerende erfaringer fra det tidligere M3/M4-projekt.

I forbindelse med dét projekt blev der etableret en brandvej, og vores gård blev omdannet til opmarchområde for redningskøretøjer. Der blev også installeret et skraldesug og bygget et affaldsskur, men desværre har begge løsninger vist sig at være utilstrækkelige. Skraldesuget er fejldimensioneret, og affaldsskuret er for småt, hvilket har ført til, at affald jævnligt hober sig op i gården.

Særligt placeringen af affaldsskuret, som står kun tre meter fra bygningernes facader, giver anledning til bekymring. Ifølge bygningsreglementerne skulle afstanden have været fem meter. Udover det anvendes skuret til brandfarligt affald som pap og plastik. VI har – via vores gårdlaug - forgæves forsøgt at få klarhed fra kommunen og Metroselskabet om, hvorvidt der overhovedet er foretaget brandtilsyn eller givet godkendelse til denne løsning.

I dag tømmes affaldscontainerne ved at blive trukket ud til Stampesgade, men når M5-byggeriet går i gang, skal det sikres, at denne tømningsordning kan opretholdes på forsvarlig vis. Derudover skaber skraldesuget også problemer, da det tager op mod en halv time at tømme det, og Reverdilsgade

bliver blokeret i den tid. Når M5-projektet begynder, vil denne vej sandsynligvis blive lukket, hvilket kun forværrer problemet.

Vi har levet med utilfredsstillende renovationsforhold i over et årti, og med det nye byggeri frygter vi, at situationen kan vare ved frem til 2035 – altså næsten 25 år med midlertidige og dårlige løsninger. Erfaringerne med både kommunen og Metroselskabet viser, at der ikke er vilje til at tage hånd om disse problemer, og derfor mener vi, at der skal etableres en uafhængig kontrolinstans til at sikre, at vores behov varetages i byggeperioden.

Støj og bygningsskader:

En anden alvorlig bekymring, vi har, er risikoen for skader på den bygning, vi bor i, Reventlowsgade 20. Erfaringer fra flere ejerforeninger viser, at både udvendige og indvendige skader, såsom revner i vægge og lofter, er almindelige som følge af metrobyggeriet, og at erstatningskrav ofte afvises. Metroselskabets afvisninger af ellers rimelige erstatningskrav er dybt bekymrende og efterlader en følelse af manglende retssikkerhed, da der ikke er nogen reel klagemulighed.

I forlængelse af dette: Inden M3/M4-byggeriet blev vores gård renoveret og opgraderet, men med eksproprieringen blev alt dette ødelagt. Selv nu, flere år efter afslutningen på det tidligere byggeri, har det været en kamp at få genoprettet gården bare til en nogenlunde acceptabel tilstand. Græsarealerne blev for eksempel først ordentligt genetableret denne sommer.

Vi forudser, at gården igen vil blive ødelagt som følge af M5-byggeriet. Det er vigtigt, at der gøres alt for at minimere skaderne og sikre, at gården hurtigst muligt bliver ført tilbage til en brugbar tilstand, når byggeriet er overstået.

Støjen fra et projekt af denne størrelse er også et væsentligt problem. Det er helt afgørende, at der tages hensyn til os beboere, og at arbejdet begrænses til tidsrum mellem kl. 7 og 17 på hverdage, og at der ikke arbejdes i weekender. Den konstante støj kan have alvorlige konsekvenser for vores trivsel, ikke mindst fordi manglende nattesøvn og langvarig støj kan føre til stress og helbredsproblemer. Byggeriets påvirkning på vores mentale og fysiske sundhed skal derfor tages alvorligt, og det er vigtigt, at der udarbejdes en støjstrategi, der sikrer mindst mulig forstyrrelse af vores hverdag.

Vi vil derudover gerne understrege vigtigheden af, at fortovene omkring området holdes tilgængelige, så vi kan benytte vores hoveddøre uden at skulle benytte upraktiske løsninger eller trapper i gården. I forhold til sidstnævnte skal det også her fremhæves, at vi aktuelt er i gang med det forberedende arbejde med at tage hul på et af Byg & Miljø-godkendt projekt, hvor bagtrapperne i ejendommen bliver sløjfet, så eneste adgang ud fra ejendommen er via hoveddøren.

Vores erfaringer tilsiger, at Metroselskabet og kommunen har en dårlig historik med at opfylde deres løfter, så vi håber virkelig, at en uafhængig kontrol vil kunne sikre, at de leverer denne gang.

Med venlig hilsen og p.v.a beboerne i Reventlowsgade 20

Bestyrelsesformand, E/F Reventlowsgade 20
Mathias Buch Jensen

Svar til: Høring 64791 af: Jacob Vesterled

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
770

INDSENDT AF
Jacob Vesterled

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Allé 7, st.

HØRINGSSVAR

Vi er bekymrede for at M5-byggeriet vil medføre betydelige gener for beboerne både under byggeriet og driften, især omkring Lergravsparken, hvor en udvidet byggeplads vil påvirke både beboelsesejendomme, en skole og ældreboliger. Der er risiko for øgede støjniveauer og vibrationer, som kan skade bygningerne og påvirke beboernes vilkår. Erfaringer fra Cityringen viser, at beboere på Olufsvej har oplevet gener fra vibrationer og støj, som Miljørapporten bør forholde sig til.

Linieføringen under flere ejendomme i grundejerforeningen Valhal er ikke præcist beskrevet i rapporten. For at kunne vurdere påvirkningen af bygningerne er det vigtigt at få detaljer om dybden, bredden og placeringen af tunnelsporene. Dette er afgørende, da bygningernes alder og struktur varierer, og ældre huse kan være særligt udsatte for rystelser. Risikoen for bygningsskader er højere ved ældre ejendomme, og rapporten mangler en klar vurdering af denne risiko.

Afgreningskammerets placering ved Lergravsparken er bekymrende, da det vil medføre voldsomt større gener for beboerne, herunder risiko for sætningsskader. Vi opfordrer til, at afgreningskammeret flyttes til et område hvor færre beboere vil opleve gener. Det er også nødvendigt, at rapporten tager højde for kumulative påvirkninger, hvis der senere opstår yderligere byggeprojekter i området omkring Lergravsparken.

Støj fra lastbiltrafik er en anden stor bekymring. Ifølge rapporten vil jordkørsler til Lynetteholmen ske via Lergravsvej, hvilket vil belaste vejene dobbelt så meget, når man også inkluderer trafikken fra andre byggeprojekter som Amager Syd. Vores veje, Kongedybs Allé og Prøvestens Allé, er allerede påvirket af jordkørsler, og rapporten mangler en vurdering af den samlede effekt på trafikken og støjbelastningen. Ligeledes er vi bekymrede for den store, negative indflydelse på trafiksikkerheden, som den tunge trafik vil medføre for specielt de mange børn, der færdes i netop i området syd og vest for Lergravsparken. Vi anbefaler, at en alternativ rute, der går via Saltværksvej og Amager Strandvej, benyttes for at reducere generne for beboerne.

Grundvandssænkninger ved Lergravsparken, især i forbindelse med afgreningskammeret, kan få alvorlige konsekvenser for bygninger i grundejerforeningen, da rapporten kun beskriver sænkninger på 0,5 meter, men ikke forholder sig til, hvad der kan ske ved mindre sænkninger på 0,25 meter, som ifølge kortene også kan påvirke ejendomme. Der er ingen oplysninger om det nuværende grundvandsniveau, og der er ikke foretaget konkrete målinger, hvilket vi finder utilstrækkeligt. Vi undrer os også over, at boringer til reinfiltration ikke planlægges tættere på Prøvestens Allé, hvor grundvandet ser ud til at være mest udsat.

Støjpåvirkningen i anlægsfasen beskrives overfladisk, og det er svært at gennemskue de tekniske termer om støjniveauer. Der er behov for klarere data om, hvor meget støj beboerne kan forvente, og hvor ofte grænseværdierne vil blive overskredet. Miljørapporten nævner grænseværdier på 70 dB(A) i dagtimerne og 60 dB(A) om aftenen, men i visse perioder forventes det, at støjen kan være betydeligt højere. Det er afgørende, at Københavns Kommunes støjgrænser overholdes, og at der ikke vil være støjende arbejde om natten eller i weekenderne.

Vibrationer fra tunnelboremaskinen og senere fra metrodriften er en anden bekymring. Rapporten nævner, at passage af boremaskinen kan være generende i op til fire dage per tunnelrør, men der er ikke specificeret, hvordan det vil påvirke

forskellige boligtyper, såsom villaer med kældre. Vi ønsker en detaljeret vurdering af risikoen for bygningsskader og en præcis plan for, hvordan beboerne vil blive varslet om vibrationsarbejde. Driftsfasen forudsiges ikke at overskride grænseværdierne for vibrationer, men erfaringer fra Cityringen viser, at beboere stadig oplever gener, selvom grænseværdierne overholdes.

Samlet set bør Miljørapporten indeholde mere præcise oplysninger om støj og vibrationer, både i anlægs- og driftsfasen, samt klare regler for, hvordan overskridelser af grænseværdier skal håndteres. Vi ønsker bekræftelse på, at driften ikke vil medføre gener for beboere over linjen. Hvis disse gener alligevel opstår, forventer vi, at der bliver tilbudt kompensation og at alternativer overvejes for at mindske påvirkningen af beboerne. Ligeledes ønsker vi redegørelse og garanti for at eventuel grundvandssænkning ikke vil have konsekvenser for ejendommene beliggende i foreningens område.

Svar til: Høring 64791 af: Martin Thun Klausen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
769

INDSENDT AF
Martin Thun Klausen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68, 5.tv

HØRINGSSVAR

Metroen skal under jorden i vores område – for børnenes skyld og for at understøtte prioriteringen af blå og grønne områder i byens rum.

Vi er en familie på 4 der bor på Margretheholmen og aktivt deltager i lokalmiljøet. Vi vil udtrykke vores store bekymringer omkring koncekvenserne ved en metrolinje over jorden. Vi mener, at det er afgørende for områdets fortsatte positive udvikling, at den planlagte metro bliver ført under jorden og at Lynettes havn bevares i sin nuværende placering, andet vil have store konsekvenser for området beboer og de mange andre brugere.

Metro under jorden – for børnenes og borgernes trivsel

At anlægge M5 som højbane i vores område vil have omfattende negative konsekvenser for både de over 2000 beboere i området og de mange andre brugere af området. Støjforurening fra en højbane vil forringe livskvaliteten og sundheden hos de omkringliggende beboere men også for de mange brugere af området. Københavns børn har brug for adgang til sikre, grønne områder, hvor de kan lege og udvikle sig i naturen. Området omkring Lynetten og Margretheholmen fungerer allerede som et vigtigt grønt åndehul for mere end 500 børn og deres familier. En overjordisk løsning vil kraftigt reducere adgangen til sunde uderum, som er afgørende for trivsel og udvikling. At føre metroen under jorden er en oplagt løsning, som harmonerer med kommunens strategi om at skabe sunde, grønne byrum til børn. Og det vil gøre at vi I vores overordnet grundejerforening kan komme videre med den positive udviklingen af vores skønne grønne udeområder.

Lynetten havn – en vigtig del af Københavns historie og fremtid

Lynetten havn er ikke blot et rekreativt område, men en unik del af Københavns maritime kulturarv, bygget og skabt af brugerne og deres fællesskab. At bevare havnen intakt vil sikre, at denne del af byens historie fortsat kan eksistere og indgå som en del af Københavns strategi for friluftsliv og adgang til vandet. At kunne koble Lynetten havn med resten af Københavns blå infrastruktur vil derudover kunne skade sammenhængen mellem Københavns havn, voldgravene og amager strandpark.

Biodiversitet og byens grønne åndehuller

Området omkring Lynetten har en særlig rolle for biodiversiteten i byen, vi har prioriteret at understøtte biodiversitet i byen og har som grundejerforening prioriteret store træer, vores egen lille skov, biodiversitet og relativ vild natur. Ved at føre metroen under jorden kan vi beskytte disse vigtige naturområder og hjælpe os med at skabe en af områdets få grønne oaser, som i stigende grad er under pres i takt med byens vækst. Områdets omkring Margretheholmen og Lynetten havn har unik natur, her findes blandt andet flagermus, sjældne fugle, padder og andre dyr, som vil blive kraftigt forstyrret og sandsynligvis forsvinde ved opførsel en Metro der ikke er under jorden.

Konklusion

Vi vil altså opfordrer på det kraftigste til, at metroen graves ned og at Lynetten havn bevares i sin nuværende form. Ved at vælge denne løsning beskytter vi det gode børneliv med adgang til grønne områder, byens biodiversitet og Københavns maritime kulturarv. Det vil sikre, at området fortsat kan bruges som en rekreativ oase for både nuværende og fremtidige generationer. København har brug for løsninger, der fremmer sundhed, trivsel og blå og grønne oaser – og en nedgravning af metroen er et skridt i den rigtige retning. Vi har en unik mulighed for at området bliver en aktiv del af Københavns blå-grøn infrastruktur og endda forbedre vores adgang til at nyde både hav og skov og dermed sikre, at borgerne har let adgang til naturoplevelser, motion og sociale aktiviteter i vores område.

Svar til: Høring 64791 af: Mikkel Ræv

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
768

INDSENDT AF
Mikkel Ræv

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bevar habitatet for ræve

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR
Margretheholmen - særligt den tætte beplantning mellem højhuset Udsigten og Amagerværket - er hjem for adskillige meget sunde byræve. En etablering af en højbane bag udsigten vil ødelægge rævens habitat og forpurre en af Københavns bedste muligheder for at møde rolige og sunde byræve. Et ganske unikt møde, da rævene her er mindre sky end andre steder. Tag ansvar nu og bevar Mikkel Rævs habitat! Menneskeheden ødelægger rigeligt af den knappe natur i forvejen!

Svar til: Høring 64791 af: Jakob Levring

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
767

INDSENDT AF
Jakob Levring

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Allé 15

HØRINGSSVAR

Høringssvar, M5

Indledningsvis vil jeg gerne beklage dette lidt lange høringssvar, men det er jo sjældent, at man som borger i København har mulighed for at give sin mening til kende.

Mit høringssvar er delt op i følgende:

(a) generelle betragtninger vedr. bl.a. strategisk prioritering i København,

(b) forhold der specifikt vedrører M5 og miljøkonsekvensrapporten,

(c) tilladelsesmæssig tilgang, og endelig

(d) opsummering.

Da jeg og min familie bor mindre end (ca.) 13 m fra den projekterede linjeføring mellem Lergravsparken og Sundbyøster Skole, og har børn gående på Sundbyøster Skole, hvor der skal bygges en ny station, vil påvirkningerne fra projektet konkret påvirke os både i anlægs- og driftsfasen og både ift. støj, vibrationer, trafikale forhold, luftforurening osv. Mit høringssvar er derfor relevant ift. konkrete, individuelle påvirkninger og ift. påvirkninger på bygninger, f.eks. sætningsskader.

(a) Generelle betragtninger, strategisk prioritering i København

Generel støtte til metroen
Jeg har boet i København hele mit liv, i stort set alle kvarterer nord, øst og nu syd for centrum, og metroen har virkelig bundet København sammen på en anden måde, end f.eks. busser og anden transportinfrastruktur kan. Man kan altid diskutere de konkrete detaljer, udførelsen, og finansieringen, der ikke er super heldig, men overordnet set vil jeg i hvert fald betragte metroen som en stor succes.

Og super godt, at vi ikke skal have en letbane J.

Prioritering – sikring mod stigende vandstand
I betragtning af, at vi kan forvente en ganske betragtelig vandstandsstigning samt vildere og vådere vejr, bør sikring af København mod dette få absolut højeste prioritet. Konsekvenserne ved ikke at gøre noget – eller ved at gøre for lidt eller for sent – vil være meget store for os alle sammen. Ikke kun økonomisk, men også miljømæssigt, da forurening fra oversvømmede huse, biler, værksteder m.v. vil sprede sig. Metroen vil selvfølgelig også blive ramt, medmindre den bliver bygget som et undervandsprojekt J.

På Amager forstærkes problemet af, at vi generelt ikke har meget at give af højdemæssigt, og at der de sidste 20-25 år er blevet bygget rigtig mange nye boliger tæt på vandet. F.eks. kvarteret fra Strandlodsvej mod Amager Strandvej og Krimsgadekvarteret. Der har alene inden for de sidste 10 år været flere hændelser, hvor vandet har været få cm fra at oversvømme som minimum de første rækker huse tættest på Amager Strand. Som amagerkaner er det derfor svært at få øje på andet, der bør prioriteres højere end sikring mod dette.

(b) M5 og miljøkonsekvensrapporten

Projektbeskrivelse
Hvor dybt bliver tunnelrørene lagt?
Det fremgår ikke af miljøkonsekvensrapporten, hvilken dybde tunnelrørene vil blive lagt i. Selvfølgelig vil tunnelrørene ikke blive lagt i samme dybde overalt, og der vil i sagens natur være nødvendige tilpasninger undervejs, men MKR'en indeholder ingen klar beskrivelse eller præsentation af, hvad der projekteres med hvor, hverken angivet som en specifik dybde eller et spænd.

Det eneste nogenlunde specifikke i MKR'en ift. dybde kan ses i afsnit 13 om grundvand, figur 13.3-13.6. Dette giver dog alene en meget unuanceret angivelse af den projekterede dybde, og disse oplysninger bør vel fremgå klart og gennemskueligt i alle de afsnit, hvor det er relevant.

Da det må forventes, at tunnelrørene på i hvert fald en del af strækningerne kommer til at ligge tæt på overfladen, er oplysninger om den projekterede dybde med en vis nøjagtighed af væsentlig betydning, både ift. vurdering af de mulige konsekvenser og for vores mulighed for at blive oplyst herom.

Da det heller ikke ifm. vurderingen af evt. konsekvenser angives klart hvilke dybder, der regnes med, er det absolut ikke klart, hvad grundlaget for vurderingerne er.

Tunnelrørenes dimensioner
Tunnelrørenes forventede dimensioner er ikke angivet i MKR'en. Da det må forventes, at tunnelrørene på i hvert fald en del af strækningerne kommer til at ligge rimelig tæt på overfladen, er oplysninger om tunnelrørenes dimensioner af stor betydning. Hvis tunnelrørets diameter f.eks. er 5 eller 7 meter, vil, sammenholdt med den projekterede dybde have væsentlig betydning for vurderingen af påvirkninger på overfladen. Des dybere rørene graves ned, des mindre betydning vil rørenes præcise dimensioner antageligvis have.

Manglende vurdering af støj i driftsfasen
Det fremgår eksplicit af MKR'en afsnit 7, s. 179, at støj i driftsfasen ikke er vurderet/ikke indgår i MKR'en. I betragtning af, at metroen kommer til at være i drift i mange år, bør det som minimum angives hvorfor dette ikke er vurderet. Påvirkninger i driftsfasen er vurderet fsva. vibrationer (afsnit 8), men dette er jo ikke helt det samme som støj, uanset at begge påvirkningstyper udbredes som

bølger.

Håndtering af konsekvenser – et bedre projekt eller mitigerende tiltag
Det bør prioriteres, at projektet bliver så godt som muligt fra start af. Dette vil nedbringe gener og uønskede konsekvenser, og dermed behovet for mitigerende tiltag, klager, erstatningssager m.v.

Mitigerende tiltag vil i sagens natur være besværlige, koste penge, og kan måske kun gøre lidt i en begrænset periode. Dette gælder, uanset om det drejer sig om vedligehold af skinner, hjul, bremser, skift af belægninger m.v. Hvis tunnelrørene bliver lagt i en bestemt dybde med bestemte skinner og andre mekaniske systemer, så er det nu en gang det projekt, der er. Metroen vil realistisk set aldrig blive gravet dybere, og udskiftning af f.eks. skinner vil ikke ske af hensyn til støj, men muligvis kun engang om mange år, når de skal skiftes alligevel. Hvis projektet derfor godkendes med f.eks. vilkår om mitigerende tiltag, kan dette vise sig at være en dyr besparelse. Både ift. rent økonomiske forhold, men også ift. gener for borgerne i København, der ikke altid kan gøres op i penge.

De uønskede konsekvenser ved projektet – støj, vibrationer, sætningsskader m.v. – bør derfor søges nedbragt allerede i selve projektfasen. Dette vil alt andet lige nedbringe fremtidige omkostninger for borgerne og kommunen. Både fysiske omkostninger ift. gener – støj, bygningsskader – helbredsmæssige konsekvenser, og juridiske. Klagesager og retssager er absolut ikke gratis, og selvom det sikkert ikke vil belaste M5-anlægsprojektets økonomi direkte, vil det være bedre for både os borgere og kommunen, så vidt muligt at undgå den slags.

(c) Tilladelsesmæssige forhold
Det bør fastsættes som krav og konkrete vilkår i etablerings- og driftstilladelsen til M5, at der så vidt muligt skal bruges "best available technology/techniques". Det bør ikke være op til tilladelsesindehaver selv, at vælge og dermed at kunne prioritere ift. f.eks. økonomi, forsinkelser etc. Udsteder at tilladelsen bør vedvarende kunne holde styr på og føre tilsyn med projektet i etablerings- såvel som i driftsfasen.

Af hensyn til udmåling af erstatning for evt. skader, bør det desuden fastsættes som vilkår i tilladelsen, at Metroselskabet dokumenterer bygningers stand inden arbejdet påbegyndes. Vores bygninger er 125 år gamle, og de har jo nok fået de skader, de naturligt ville få. Alle nye skader vil derfor som udgangspunkt skulle dækkes af Metroselskabet, og da der er objektivt ansvar for f.eks. skader ifm. pilotering og lignende, er det i alles interesse, at der etableres et fælles udgangspunkt.

(d) Opsummering
Strategisk prioritering i København
Det er min klare holdning, at København bør prioritere kystsikring og sikring mod stigende vandstand og øgede vandmasser i øvrigt absolut højest. Stort set alt andet bør have lavere prioritet, da konsekvenserne ved en oversvømmelse vil være meget store. Det er heller ikke et spørgsmål om det sker men hvornår. Det kunne jo ske i morgen, men uanset hvad stiger risikoen, som årene går.

MKR'en lider af væsentlige mangler
Det er klart, at projektet skal balanceres mellem en masse forskellige hensyn, herunder omkostninger og konsekvenser. Det er dog min opfattelse, at angivelsen af projektet ift. linjeføring, dybde og dimensionering, ikke er i overensstemmelse med miljøvurderingslovens krav.

De pågældende oplysninger er nødvendige for at opfylde miljøvurderingslovens § 20, stk. 1, 2. pkt.,

hvorefter miljøkonsekvensrapporten *"skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet"*.

Mere specifikt er de pågældende oplysninger nødvendige for at opfylde kravet i miljøvurderingslovens § 20, stk. 2, nr. 1, hvorefter en miljøkonsekvensrapport mindst skal indeholde: *"En beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender"*

Da den projekterede placering i dybden af tunnelrørene, deres dimensioner og udformning ikke er angivet, lider MKR'en i hvert fald på dette punkt af en væsentlig mangel.

Svar til: Høring 64791 af: Tobias Aarkrogh Ubbesen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
766

INDSENDT AF
Tobias Aarkrogh Ubbesen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Obdams Allé 12

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne tilkendegive min fuldtonede opbakning til M5 og den linjeføring, der lægges op til. Det er en rigtig god idé at koble Amager bedre til resten af København med mere metro. Der er gennem de senere år flyttet mange mennesker til Amager, og der vil flytte endnu flere mennesker til i fremtiden. Der bliver hele tiden bygget nye boliger, og der projekteres med endnu flere nye boligområder, som skal udvikles i de kommende år. Det er dejligt, men det er vigtigt, at infrastrukturen følger med.

Derudover vil stationen Amagerbrogade S på Sundbyøster Plads være en stor forbedring af den kollektive transport og lette hverdagen meget, for os der bor i kvarteret omkring pladsen. Der er – relativt – langt fra området omkring Sundbyøster Plads til den eksisterende metro, og busserne ind mod byen sidder fast i trafikken i myldretiden.

Endelig vil jeg opfordre til, at M5 – i det omfang det er muligt – åbnes i etaper, så strækningen fra København H til Amager åbnes hurtigst muligt, mens den sidste del af strækningen over Lynetteholm først åbnes, når anlægget af Lynetteholm er færdigt.

Vi glæder os til mere metro, og det skal nok være generne i anlægsfasen værd.

Svar til: Høring 64791 af: Kristoffer Soelberg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
765

INDSENDT AF
Kristoffer Soelberg

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 34, 1 tv

HØRINGSSVAR

Bevarelse af et sammenhængende København

Byggeri og infrastruktur har konsekvenser i årtier. Det er ikke blot sten og beton; det er arven, vi efterlader til vores børn og børnebørn. En overjordisk metro vil skabe en støjende kile gennem områder, der i dag benyttes af mange mennesker, fællesskaber og dyreliv. Den vil skæmme udsigten mellem København og vandet, bremse fremtidige potentialer for lokal udvikling og kræve mange penge og år for at genoprette den vilde natur og lokale kultur – hvis det overhovedet er muligt.

Historien har vist os vigtigheden af at tænke langsigtet og lytte til borgerne. I slutningen af 1950'erne planlagde man at anlægge en sekssporet motorvej gennem byen fra Vesterbro til Østerbro, hvilket ville kræve en delvis asfaltering af søerne. Projektet havde fuld opbakning og blev vedtaget, men blev stoppet i 1973 efter massive protester fra borgerne.

I 2002 oplevede vi en voldsom kritik af metro-løsningen. Dengang løb den daværende overborgmester Jens Kramer Mikkelsen (senere direktør i By & Havn) fra løftet om, at metroen skulle være under jorden. Der var massive protester, men man lyttede ikke, og i dag står vi med to kiler igennem amager, som begrænser den naturlige gennemstrømning af liv og som skæmmer og støjer.

Lad os lære af de erfaringer.

Ved at vælge en underjordisk løsning for den kommende metro-udvidelse bevarer vi byens æstetik og sikre grønne områder og havnemiljøer. Det bidrager med visuel og fysisk adgang til både naturen og havet for nuværende og fremtidige københavnere og understøtter den langsigtede vision om en sammenhængende og bæredygtig byudvikling.

Jeg anerkender ønsket om at minimere omkostningerne og CO2-udledningen, men forskellen mellem de to løsninger er relativt lille i det samlede perspektiv for projekter som Lynetteholmen, Kløvermarkskvarteret og bebyggelsen af Refshaleøen. CO2-besparelser kan opnås gennem valg af bæredygtige byggematerialer, optimering af ruter og reduktion af spild i byggeprocessen. Økonomien bør også ses i et langsigtet perspektiv, hvor vi undgår fremtidige udgifter til at rette op

på kortsigtede beslutninger.

Jeg vil gerne takke jer for jeres arbejde med at sikre den bedst mulige løsning for Københavns fremtidige infrastruktur. Jeg håber, at I vil tage disse overvejelser i betragtning og vælge den underjordiske løsning, så København kan forblive en attraktiv og bæredygtig by for både nuværende og kommende generationer.

Med venlig hilsen
Kristoffer Soelberg

Svar til: Høring 64791 af: Nanna Damsgaard

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
764

INDSENDT AF
Nanna Damsgaard

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Allé 10/1

HØRINGSSVAR
Vi er stærkt bekymret over den foreslåede linjeføring til en ny M5. En ny linje som foreslået vil medføre store gener, både i anlægsfasen og når metrolinjen er i drift for alle os beboere i området. Vi vil gerne støtte det høringssvar, der kommer fra vores ejerforening – Grundejerforeningen Øresund – og påpege de opmærksomhedspunkter der kommer herfra.
Vi er særligt bekymrede for følgende:

- Støj fra metro. Andre beboere, der bor oven på en metrolinje kan målbart påvise gener fra driften af metroen.
- Arbejdsplads i Legravsparken. Det er et grønt åndehul for børn og voksne – og i øvrigt fredet. Det kan ikke være byggeplads i 10 år!
- Lastbiltrafikken i anlægsperioden.

I det hele taget, vil vi på det kraftigste bede om, at det bliver sikret at vi og alle vores naboer kan blive boende uden gener, både i anlægs- og i driftsfasen. Tidligere erfaringer viser, at kommunen ikke har gjort nok for at sikre dette tidligere, så vi håber at Borgerrepræsentationen vil tage sit ansvar på sig, og lære af erfaringerne – der bør fastlægges grænseværdier og regler for hvor linjeføringen skal være og hvilket materiel der skal bruges. Disse regler skal være til gavn for beboerne og ikke med den hensigt at gøre byggeriet så billigt som muligt.

Svar til: Høring 64791 af: Gaetano Invernizzi

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
763

INDSENDT AF
Gaetano Invernizzi

BY
Copenhagen

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 56 1tv

HØRINGSSVAR

I am writing to express my deep concern for the proposed metro project that is planned to run through our neighbourhood in Margretheholms. I am referring in particular to the proposed plan to build the metro as an elevated railway.
The construction of an elevated metro line would irrevocably alter the landscape of our green area, which serves as a vital ecological zone and a community gathering place for all citizens. The loss of this green space would not only diminish the quality of life for those living nearby but would also affect the wider community that relies on these areas for recreation and respite.
Additionally, the impact on the nearby harbor is a concern that extends beyond our neighbourhood. This area is known for its natural beauty and biodiversity, both of which would be severely compromised by a structure of this type. The potential for increased noise and pollution during both construction and operation raises serious concerns about the health and well-being of residents citywide, as these impacts can reverberate far beyond the immediate vicinity of the project. Further the impact on the natural surroundings would be devastating.
On a personal note, we lived for many years in Milan, a city that has an extended metro system of 113 stations. Well, few stations lie above the ground and all of them are in the far out periphery of the city. How could you even conceive the idea to build a monstrosity like an elevated metro line so close to the heart of Copenhagen, in an area that will have a tremendous development in the near future and will attract an enormous amount of visitors? It would be a permanent scar without any chance of amendment.
In light of these concerns, I urge the municipality to reconsider the design of the metro project. An underground metro solution would alleviate many of these issues, preserving our green spaces, minimizing noise pollution, and protecting the integrity of our harbour. This approach would benefit the entire city, enhancing the aesthetic value of our community and ensuring a more sustainable and environmentally-friendly transport solution for all in the long run.
Thank you for considering my views on this important matter. I hope the municipality will take these concerns seriously and prioritize the well-being of our entire community in its decision-making process.

Svar til: Høring 64791 af: Mikkel Rimsø Sørensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
762

INDSENDT AF
Mikkel Rimsø Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavns Lufthavne A/S

BY
Kastrup

POSTNR.
2770

ADRESSE
Lufthavnsboulevarden 6

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes høringssvar vedr. Metrolinje M5 fra Københavns Lufthavne A/S.

Med venlig hilsen

Mikkel Rimsø Sørensen

MATERIALE:
hoeringssvar cph vedr. metrolinje m5.pdf

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 26. september 2024

Københavns Lufthavn A/S' høringssvar til miljøkonsekvensrapport for Metrolinjen M5

Københavns Lufthavn (i det følgende CPH) er et centralt omdrejningspunkt for den internationale mobilitet i Øresundsregionen. Den giver international tilgængelighed for både danske og svenske virksomheder og borgere, og mange svenskere arbejder i virksomhederne i og omkring lufthavnen.

Det stiller krav til det kollektive transportsystem, der betjener CPH. Selvom Metrolinjen M5, og på længere sigt en fremtidig Øresundsmetro, ikke går til og fra CPH, er den alligevel vigtig i forholdt til at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet for fremtidens togtrafik til CPH samt at togtrafikken er punktlig og effektiv til gavn for rejsende til lufthavnen.

Med åbningen af Femern-forbindelsen må det forventes, at efterspørgslen efter godstrafik mellem Skandinavien og resten af Europa vil øges, ligesom der kan forventes kapacitetsudfordringer på det øvrige tog- og metronet uden rettidige investeringer. Det er derfor afgørende, at kapaciteten på tognettet sikres, hvilket en Øresundsmetro kan bidrage med. Det vil frigøre plads i de nuværende tog, og vil dermed kunne sikre, at Øresundsbroen fortsat kan medvirke til effektive rejser med kollektiv transport til og fra CPH.

Det er derfor vigtigt for CPH, at udvidelsen af Metroen i Københavnsområdet altid sker under hensyntagen til projekter, der er afgørende betydning for at kunne fremtidssikre den kollektive transport i Greater Copenhagen.

For CPH er Metrolinjen M5 et sådant projekt, der samtidig kan bane vejen for en Øresundsmetro. Det er set med CPH's øjne positivt, at der nu foreligger en miljøkonsekvensvurdering af det nødvendige afgreningskammer for en kommende Øresundsmetro.

Som det fremgår af rapporten, vil afgreningskammeret medføre forøget lastbiltrafik, men denne ulempe står efter CPH's opfattelse i et rimeligt forhold til de store perspektiver, som afgreningskammeret åbner mulighed for. Afgreningskammeret bør derfor efter CPH's opfattelse være en del af det samlede projekt, så der opnås mulighed for at fremtidssikre kapaciteten over Øresund. CPH kan i den forbindelse pege på, at fremtidssikringen af afgreningskamre både ved en nordlig og en sydlig afgreningslinje fra metro-city-ringen har vist sig at være gode investeringer, som efterfølgende er blev udnyttet til at styrke metroen.

For CPH har det været vigtigt, at udnyttelsen af areal til KVC på Prøvestenen kan ske på en måde, der sikrer, at brændstofforsyningen af CPH ikke påvirkes negativt. CPH noterer sig derfor, at det forventes, at områdets risikovirksomheder kan opretholde deres aktiviteter i anlægsfasen, og understreger, at det er af helt afgørende betydning for CPH, at dette sikres af hensyn til brændstofforsyningen.

Med venlig hilsen

Mikkel Ruben Rimsø Sørensen
Lead Public Affairs Advisor

Svar til: Høring 64791 af: Lene/Hans

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
761

INDSENDT AF
Lene/Hans

BY
Frb. C

POSTNR.
1829

ADRESSE
Madvigs alle 5.2.th.

HØRINGSSVAR

For beboere og besøgende har Margretheholm, p.g.a. historie, fantastisk beliggenhed, samt unikt naturområde været et åndehul i København. Det er derfor en utrolig dårlig ide at anlægge en højbane gennem dette unikke sted

Svar til: Høring 64791 af: Noah og Josephine Holm

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
760

INDSENDT AF
Noah og Josephine Holm

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade,19

HØRINGSSVAR
Vi vil have metroen ned i jorden ellers kam vi ikke længere spille fodbold og lege gemme med vores venner bag udsigten på Margretheholmen. Og metroen larmer.

Svar til: Høring 64791 af: Bente Meinhardt

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
759

INDSENDT AF
Bente Meinhardt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 7. tv

HØRINGSSVAR

Vedhæftet indsendes høringssvar ifm anlæggelsen af M5

Mvh

Bente Meinhardt

MATERIALE:
hoeringssvar margretheholm den 26 10 2024.pdf

Margretheholm den 26. september 2024

Høringssvar

Som københavner og beboer på Margretheholm, er jeg rigtig glad for at lokalpolitikerne i København gang på gang har understreget og stadig understreger, at de ønsker **en grøn og klimavenlig by** med **mere bynatur og grønne arealer med let adgang til udfoldelse af fritidsaktiviteter og til vandet**

Netop Margretheholms beliggenhed ved by, havn og grønne områder gjorde, at jeg valgte at sælge og flytte fra mit hus ved mosen i Brønshøj til lejligheden her med vid udsigt over byen, havnen og de mange grønne områder.

Den igangværende debat om anlæggelsen af M5 over eller under jorden er jeg – diverse for længst vedtagne planer og strategier for hovedstaden taget i betragtning – overbevist om ender under jorden.

Nedenfor har jeg i venlig erindring lavet en mosaik med klip fra Strategien Bynatur, Kommuneplanstrategien, samt udtalelser fra lokalpolitikere, herunder den tidligere overborgmester Sophie Hæstorp Andersen (fremhævelserne er mine)

"Hovedstaden skal fortsat udvikle sig med mere københavnerliv, hvor en bedre hverdag går hånd i hånd med at leve i en sund, bæredygtig og **levende by.** Kommuneplanstrategien er der, hvor vi har **det lange og ambitiøse lys på i udviklingen af København**".

"Vi skal tænke klimaet ind i alt, hvad vi gør, og **sikre, at naturen bliver hevet helt ind i københavnernes hverdag.** Og vi skal bevare byens sjæl, så vores historie føres med ind i fremtidens København", sagde Sophie Hæstorp Andersen, da hun indtil for kort tid siden var overborgmester i København

På Margretheholm er naturen allerede hevet helt ind i vores hverdag og opfylder dermed sammen med Lynetteholm "Strategien Bynatur i København", der skal "…sikre, at København udvikles til en grøn og klimatilpasset by".

Der kan læses rigtig mange gode og velunderbyggede grunde i diverse allerede vedtagne strategier og planer for København til at metroen skal anlægges under jorden, hvis disse ambitiøse planer og strategier for at øge kvaliteten af bynaturen i København vel at mærke skal realiseres – og ikke mindskes.

"Det drejer sig om en mere organisk by med plads til liv – både for træer, dyr og mennesker for det er trods alt **det vigtigste: at København stadig er en fantastisk by for københavnere - ikke bare til at bo i eller arbejde i, men til at leve i."**

Bevar Margretheholms grønne hjerte!

Med venlig hilsen

Bente Meinhardt

Svar til: Høring 64791 af: Benjamin Grundahl

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
758

INDSENDT AF
Benjamin Grundahl

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens alle 5 1.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metrobyggeri M5 i København S

Kære modtager af dette høringssvar,
Inden vi ytrer vores bekymring, vil vi også udtrykke opbakning omkring metroprojektet og dets betydning for København S.

Vores lille familie er tilflytter af en villalejlighed i et gammelt charmerende hus. Huset er fra 1900 og derfor i skrøbelig stand, hvorfor vi blev meget bekymret, da vi opdagede at metrobyggeriet skulle foregå lige under vores fødder.

Linjen M5 er nemlig planlagt til at bane vej præcis under huset. **Hvad gjorde os endnu mere bekymret var dybden**; 9-12 meter (så vidt vi forstår). En smule research fortæller os at den gennemsnitlige tunneldybde for metro M3 og M4 er 20 meter og helt ned til 40 meter ved Marmorkirken. Vi ønsker derfor en dybde der sikrer at vores lejlighed (eller en andens) ikke genereres af vibrationer eller støj under byggeriet, ej heller når linjen er fuld funktionel. Vi frygter for vores boligs værdi og fremtidige levemuligheder. Derfor kunne et forslag lyde at rykke linjen til et mindre udsat område eller følge offentlige ruter/steder.

Visse bygninger/huse af den alder som vores er **ikke bygget til at modstå den slags rystelser fra undergrunden**. Vi er derfor dybt bekymret for skader og i værste fald sammenstyrtning af vores hjem hvorfor vi efterspørger garanti for at dette ikke ender sådan ud. I tilfælde af sidstnævnte skader, ønskes fuld kompensation af tab og omkostninger af vores bolig.

Vores **allé er karakteriseret ved at være klimavenlig** med regnbede, bistader m.m. Et stort metrobyggeri direkte under os vil stride stærkt imod netop dette koncept, hvilket vi føler stor ærgrelse over. Vi beder derfor inderligt om at ruten rykkes længere mod/under Øresundsvej hvor trafikken alligevel færdes.

Dette høringssvar er udsendt med et godt hjerte og velment, men med dyb bekymring og fortvivlelse for vores ejendom. Derfor lyder vores største ønske at linjen rykkes minimum 20-30 meter væk fra vores hjem og mod et mindre udsat byggeri. For alles ve og vel ønskes byggeriet markant dybere end

hidtil angivet (9-12 meter).

Mvh en lille familie på 3

Svar til: Høring 64791 af: Bente Eriksen-Schmidt

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
757

INDSENDT AF
Bente Eriksen-Schmidt

VIRKSOMHED / ORGANISATION
privat

BY
Humble

POSTNR.
5932

ADRESSE
Stenbækvej 6

HØRINGSSVAR

Selvom jeg bor uden for København, har jeg gennem årene haft min gang, særlig på Margretheholm.

Det er ufatteligt, at et af de aller sidste grønne områder, hvor både natur og mennesker bor side om side, hvor naturen stadig i form af planter, træer, insekter, padder, trives på trods, nu står til at blive på det nærmeste udjævnet.

At man som beboer, såvel som turist eller bare gæst, ikke længere kan nyde denne sidste plet af skønhed i Københavns indre.

At ville etableret en metro i høj bane og ikke under jorden, er endnu et tab for hele København. Et tab af fristed og frirum.

Jeg håber inderligt, at alle de erfaringer fra både M1 (Ørestad) M2(Østlige Amager) samt M4 (Nordhavnslinjen) vil blive inddraget som retningsgivende eksempler på hvorfor metroen skal under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
756

INDSENDT AF
Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Vesterbro Lokaludvalg

BY
Københavns V

POSTNR.
1758

ADRESSE
Lyrskovgade 4, 4

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Metro M5 med skakt/station ved Gammel Kongevej.

Vesterbro Lokaludvalg har behandlet de to høringer samlet på vores Lokaludvalgsmøder, samt vores Teknik- og Miljøudvalgsmøder. Vi har ligeledes deltaget i et lokalt møde med lokale borgere på Indre Vesterbro.

Vores høringssvar vil overordnet behandle de to høringer samlet – og kan derfor indgå i behandlingen af begge høringer.

1. Helt overordnet er der behov for at lade en uvildig enhed belyse hvorvidt det er fornuftigt at bygge Metro i København med den størrelse, der hidtidigt er bygget i. Når det allerede nu er nødvendigt at planlægge og bygge yderligere linjer i vores gode men dog forholdsvist lille hovedstad, så er det jo fordi de realiserede linjer, stationer og tog er for små – og kapaciteten derfor er for ringe.
   I stedet for at arbejde videre på dette forkerte grundlag, så bør der nu ses på, om det ikke var på tide at bygge stationer og tog store nok til fremtidens København – og københavnere. Og her er det nok nødvendigt, at lade friske øjne se på disse udregninger.

   Placeringen af stationen i Reventlowsgade er forkert – og det af flere årsager.

2. Det har nu vist sig, at der kommer til at være massive ombygninger på Indre Vesterbro. I en meget lang årrække. Den afvejning der ligger til grund for at fravælge en realitetsbehandling af

en placering i Bernstorffsgade – nemlig hensynet til de overordnede trafikårer – bør NU afvejes op mod de meget væsentlige problemer, som beboerne (og turisterhvervet) på Indre Vesterbro stilles i udsigt. Problemer der først nu for alvor er afdækket.

3. I vurderingen af Bernstorffsgade bør det indgå, hvordan de mange buslinjer på sigt vil kunne spille sammen med en Metrostation under denne del af hovedbanen. Dette længere sigte bør vejes op mod det trods alt mere kortvarige byggeri af en ny Metrostation på stedet.
   Og dette længere sigte er jo blevet så meget mere aktuelt, fordi der nu planlægges med at lukke for busser på den inderste del af Vesterbrogade. Bernstorffsgade bliver alt andet lige et trafikalt knudepunkt – selvfølgelig bør Metrostationen ligge der.
4. De massive ombygninger på Indre Vesterbro bør tale imod byggeriet af endnu en metrostation her. Når der skal lægges 2,5 år til selve Metrobyggeriet, men samtidigt fortælles, at man kan have andre arbejder sideløbende, - så fremstår det så meget mere uforståeligt, at man allerede nu foretager prøveboringer i lokalområdets smalle gader. Tæller disse prøveboringer med i perspektivet på de 2,5 år – eller på de 12 måneder? Eller er man i realiteten gået i gang med en tredje periode, som så ikke fremgår af de fremlagte papirer?
5. Det fremgår, at der skal rives en del af Hovedbanegården ned.
   Hovedbanegården indgår i det nationale Industrikulturminde - som en af de 25 på landsplan.
   Man kan desværre ikke se hvilken bygning der er tale om.....
   Men det rejser jo spørgsmålet om Kulturministeriet og Københavns Museum er blevet hørt. Er de det?
   Vi kan jo ikke vide hvilken bygning der er tale – men det bør indgå i drøftelsen, at de andre nationale Industrikulturminder stort set alle er under pres i disse år, som en del af processer med byudvikling og transformation. Ser man på Carlsberg er der tale om væsentlig overbebyggelse rundt om de efterladte bygninger. Netop fordi Københavns Hovedbanegård stadig er i brug bør der derfor i videst muligt omfang satses på en bevaring i sin helhed.
   Skulle der blive taget beslutning om at gennemføre byggeriet i Reventlowsgade, så bør det måske indgå i projektet, at genopbygge denne bygning – måske fordi vi jo ikke kan vide hvilken bygning der er tale om. I hvilken udstrækning vil en nedtagning og genopbygning komme på tale? Er dette regnet ind i Miljøkonsekvensvurderingen?

6. Det virker fornuftigt at planlægge med en løsning, der kan binde banen sammen. Men det virker underligt, at bygge en station/skakt ved Gammel Kongevej, uden at tage denne i brug. Hvis man bygger stationen/skakten bør man selvfølgelig også tage den i brug.
   Og her bør afstanden mellem stationen så indgå i beregningerne af rentabilitet, passagerantal og Miljøpåvirkning. Også placeringen af stationen ved Hovedbanegården.

   Ved Metrocityringens planlægning blev vi på Vesterbro oplyst om, at afstanden mellem Litauens Plads og Hovedbanegården ville blive for kort – her var kun 800 meter. Dette var blandt andet årsagen til, at Carlsberg ikke kunne få sin egen station.

   Det virker underligt, at man nu kan planlægge med 560 meter fra en station i Reventlowsgade til en station på Gammel Kongevej. At passagerantallet og miljøpåvirkningen vil kunne argumentere for dette.

   På denne baggrund vil vi i Vesterbro Lokaludvalg vende os mod en placering af Metrostationen i Reventlowsgade – og fortsat argumentere for en placering i Bernstorffsgade.

   Med venlig hilsen
   Thomas Egholm
   Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: Høring 64791 af: Inger Hutters

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
755

INDSENDT AF
Inger Hutters

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Østerbro Havnekomité

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Ribegade 18,3

HØRINGSSVAR

Høringssvar i forbindelse med Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5.

Fra Østerbro Havnekomité.

”Politik genererer, når den fjerne sig fra idealerne om en åben troværdig samtale”.

(Bent Flyvbjergs disputat ”Rationalitet og magt”, 1991.)

På baggrund af Aalborg-bykerneprojektet 1975-1987 om byplanlægning når prof. Bent Flyvbjerg frem til

”En dyb problematisk teknisk og politisk beslutningsproces har resulteret i et væsentlig ressourcespild, magtfordrejninger, negative konsekvenser for miljø og sundhed og en skæv fordeling af fordele og ulemper ved projektet.”

Intet har ændret sig siden 1991.

Den dialog, der har været i forbindelse med beslutningen om Lynetteholm, har ikke været en åben troværdig samtale.

Den har været ødelæggende for vores demokratiske idealer.

Anlægsloven blev vedtaget 11. juni 2021 uden offentlig debat. P.gr.a. coronanedlukning var det ikke muligt, at afholde møder med egne foreningsmedlemmer eller afholde borgermøder.

Beslutningen blev taget inden tilbage melding om de mange høringssvar.

Vi har i havnekomiteen nu sendt 7 omfattende høringssvar, men har ikke været inddraget i en dialog inden beslutninger er taget. Rammerne for høringer var begrænset af Anlægsloven.

Det er besluttet, at klageadgangen i forbindelse med anlægget afskæres.

Projektet Lynetteholm fortsætter med stor hast.

To beslutninger har allerede vist sig, at være problematiske og økonomisk belastende.

- Der blev dumpet forurenet slam i Køge Bugt uden aftale med kommunerne langs kysten, som blev berørt af dumpningen.

  Efter pres måtte planerne ændres og udgiften blev øget.

- Det blev i Anlægsloven beskrevet, at der fjernes 2-3 ha ålegræs , men at der skulle genplantes det dobbelte areal med ålegræs.

  I Havnekomiteen pressede vi på for at få oplyst hvor og hvornår, der sker en genplantning.

  Bestyrelsesmedlem i Havnekomiteen biolog, ph.d Kirsten Olrik henvendte sig med samme spørgsmål til Transportministeren. Uden resultat.

  På møde den 12.9.2024 i Følgegruppen for Lynetteholm får vi at vide fra By og Havn, at det ikke kan lade sig gøre at opfylde Anlægsloven. Man prøver at genplante i de små nye kanaler i Nordhavn. Resultatet er ukendt.

  Og der er mange problemstillinger, som først løbende vil vise sig.

- Betydningen af at Kongedybet er blevet blokeret. Her afventes Klimabevægelsens retssag.
- Stormflodssikring af København, Tårnby og Dragør. Den politiske beslutning om f.eks. mængden af jord til diger, nye sluseporte og økonomi i den forbindelse er ikke klar.
- Infrastruktur, som f.eks drikkevandsforsyning af nye bydele, når vi ved, at der er problemer med drikkevandsforsyning i København, er ikke med i plangrundlaget.
- Prognoser, der viser, at befolkningstallet i København ikke vil stige, som forventet.

  M5.

  I høringsmaterialet står:

  ”Realisering af projektet vil medføre drivhusgasudledninger af et betydeligt omfang i anlægsfasen og det vurderes derfor, at etablering af M5 i anlægsfasen vil medføre en stor

klimapåvirkning" (side 21 i Miljøredegørelsen.)

Desuden nævnes på side 59 at der vil være store kumulative virkninger fra – Stormflodssikring af København, Tårnby og Dragør, - samt udbygning eller flytning af BIOFOS.

Dertil kan nævnes etablering af Østlig Ringvej, som mærkelig nok ikke bliver nævnt.

Så derfor foreslår vi:

SÆT BESLUTNINGER OM AREAL-UDVIKLINGSPROJEKT, ØSTHAVN på pause.

Vi har en eskalerende klimakrise.

Hvis det ikke lykkes vil vi opfordre til, at man sikrer de vigtige fællesskaber, der er udviklet i Margretheholm Havn og i Prøvestenens Natur- og fritidsforening.

Margretheholm Havn, er et beundringsværdigt initiativ taget af et bredt udsnit af ganske almindelige borgere, der for egne økonomiske midler og arbejdskraft byggede Danmarks største Lystbådehavn.

Det rekreative miljø i Margretheholm Havn kan kun sikres ved at lægge metroen i tunnel her.

Svar til: Høring 64791 af: Rie Brodersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
754

INDSENDT AF
Rie Brodersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 3, Th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. metrobyggeri på Margretheholm

Margretheholm og det frie børneliv

Skrevet af Rie Brodersen, børnepsykolog og beboer på Margretheholm

Som Margretheholmsbeboer glædes man over byudviklingen i vores bydel. På Margretheholm er det, modsat andre nye bydele, lykkedes at lave nybyggerier med respekt for natur og historiske rammer. Vi arbejder ikke imod byudvikling. Vi arbejder meget gerne med – og konkret for, at den nye byudvikling sker på en måde, hvor der fortsat bliver taget hensyn til de grønne, rekreative omgivelser, det levende havne- og lokalmiljø – og børnelivet, som jeg vil sætte fokus på her.

Jeg ved, at mange naboer har skrevet om diverse konsekvenser ved en eventuel højbane. Der er lavet en hel liste.

Men jeg vil fokusere på det, jeg ved noget om, nemlig børnelivet.

For mens mistrivslen blandt børn er himmelråbende og vi alle er bekymrede for skærmforbrug og overvågede, initiativløse børn uden for fællesskaberne og mens vi poster millioner i forebyggelsesprojekter, sker der noget helt særligt her på Margretheholm, som jeg ønsker, at I, som beskæftiger jer med byudvikling, kigger på. For her leger børnene. Kig herud og I vil se børn – store som små – lege på vores områder. Det lyder måske ikke af meget – men de børneprofessionelle ved, at legen er truet. Måske lige så truet, som den natur, en højbane også vil ødelægge. Børn leger mindre – og stopper tidligere. Men her ser vi noget andet.

Et hurtigt kig ud af vinduet eller i vores interne facebookgruppe viser, at børnene bruger timevis på vores fællesarealer. De begraver døde dyr i baghaven og laver små ritualer med blomsterkranse, de bygger huler i ”skov-området”, plukker brombær og snitter pinde. De skriger højt på trampolinerne. De spiller fodbold på boldbanerne til sent om aftenen. Børn ned til tre år løber af sted sammen de større søskende (mens vi andre steder kæmper for mere aldersintegration). De holder markeder på torvet, hvor man jævnligt kan få neglelak på for en 5’er, drikke en tvivlsom slush-ice eller købe en

gammel bamse uden øjne for en slik. 10-årige starter rollespilsforeninger på eget initiativ og løber på arealerne og gemmer sig mellem høje og træer. Familiespejder opstår i baghaven, fordi arealerne indbyder til udendørsliv. Børnene ligger på maven og fanger krabber i timevis. Alt dét, vi børneprofessionelle håber, ønsker og arbejder for, at vi kan få mere af. Københavns Kommune lavede i 2023 "Sundhedsprofilen" og et en oversigt over aktiviteter, der skulle fremme sundhed, trivsel og aktiv fritid blandt børn i 0.-9. klasse. Man kunne endda få en konsulent ud på skolerne for at fortælle om mulighederne i lokalområdet.

Men hvad med at bevare de steder, hvor noget fungerer? Hvor det lykkes at skabe det børneliv, vi håber på – med leg, udeliv og fællesskab?

Så hermed en opfordring til at nedgrave den kommende metro, så vi beholder de arealer, der inviterer til det børneliv, vi kæmper for andre steder. Lad Margretheholm fortsat være et eksempel på byudvikling, hvor noget lykkedes – og lad det inspirere!

Svar til: Høring 64791 af: Christina og Rasmus Johnsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
753

INDSENDT AF
Christina og Rasmus Johnsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs alle 13

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende

Vi er stærkt bekymret over den foreslåede linjeføring til en ny M5. En ny linje som foreslået vil medføre store gener, både i anlægsfasen og når metrolinjen er i drift for alle os beboere i området. Vi vil gerne støtte det høringssvar, der kommer fra vores ejerforening – Grundejerforeningen Øresund – og påpege de opmærksomhedspunkter der kommer herfra.

Vi er særligt bekymrede for følgende:

- Støj fra metro. Andre beboere, der bor oven på en metrolinje kan målbart påvise gener fra driften af metroen.
- Hvor skal linjen egentlig ligge? Høringsmaterialet er meget upræcist, så man kan ikke se hvilke huse, der særligt og direkte vil blive påvirket af driften. Vores hus er 125 år gammelt og hele kvarteret har en helt særlig arkitektonisk ånd over sig. Det frygter vi bliver ødelagt af rystelser og sætningsskader.
- Og i det hele taget – hvilken konsekvens vil driften af en ny metrolinje have, for de huse der ligger lige over og tæt på linjen? Det bør der være helt klare grænser for.
- Arbejdsplads i Legravsparken. Det er et grønt åndehul for børn og voksne – og i øvrigt fredet. Det kan ikke være byggeplads i 10 år!
- Lastbiltrafikken i anlægsperioden skal føres uden om trafikerede områder, og det skal stå helt klart hvem der bærer ansvaret for skader på veje som følge af den forøgede trafik.
- Situationen omkring betydningen for grundvandet er helt ubelyst, hvilket er stærkt bekymrende.
- Støj i anlægsfasen Hele afsnittet om støj er meget overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert. Her henviser vi til høringssvaret fra grundejerforeningen – men det er jo helt sort, at der sendes en høring ud, hvor vi som medborgere ikke forstår nogle af de mest indgribende elementer. Det samme gælder afsnittet om vibrationer.

I det hele taget, vil vi på det kraftigste bede om, at det bliver sikret at vi og alle vores naboer kan blive boende uden gener, både i anlægs- og i driftsfasen. Tidligere erfaringer viser, at kommunen ikke har gjort nok for at sikre dette tidligere, så vi håber at Borgerrepræsentationen vil tage sit ansvar på

sig, og lære af erfaringerne – der bør fastlægges grænseværdier og regler for hvor linjeføringen skal være og hvilket materiel der skal bruges. Disse regler skal være til gavn for beboerne og ikke med den hensigt at gøre byggeriet så billigt som muligt.

Med venlig hilsen

Christina, Ellen og Rasmus Johnsen

Kongedybs Alle 13, 1.

2300 København S

Svar til: Høring 64791 af: Adrian Cusniriuc

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
752

INDSENDT AF
Adrian Cusniriuc

BY
Copenhagen

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 6 4th

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker, at metroen skal bygges under jorden!

Svar til: Høring 64791 af: Rune Pedersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
751

INDSENDT AF
Rune Pedersen

BY
KBH N

POSTNR.
2200

ADRESSE
Nørrebro

HØRINGSSVAR

Som borger i Kbh og som gæst på reffen og i Magretheholm havn, ønsker jeg hermed at give udtryk for dyb forundring over, at man påtænker at ødelægge Danmarks største selvbyggende havn ved at føre M5 Metro over havnen med en højbane.

Der er en række overordnede grunde til at en eventuel metrostrækning M5, bør anlægges under jorden

1. Først og fremmest for at bevare det åbne landskab, de kulturelle miljøer på Reffen herunder Margretheholms Havn og Margretholm for derved at tage hånd om vigtige kulturarvs områder

2. Dernæst for at undgå trafik og lange jordtransport til de nuværende og kommende projekter i Østhavns området

3. For at opretholde vekselvirkningen mellem grøn natur, vand, mennesker og erhverv som skitseret i den gældende lokalplan

Så kære folkevalgte politikere, træf nu det rigtige valg fra start, og grav metroen ned.

Svar til: Høring 64791 af: Anne Berendt

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
750

INDSENDT AF
Anne Berendt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 46

HØRINGSSVAR

Hermed indsendes høringssvar for miljøkonsekvensvurdering (MKV) af metrolinje M5.

Overordnet set er jeg for M5-initiativet og styrkelse af kollektiv transport til Østhavnen. Som beboer på Margretheholmen mener jeg, at det, der i miljøkonsekvensrapporten (MKR´en) kaldes variant af Sydlig Løsning med tunnel hele vejen frem til Refshaleøen, er den bedste af de skitserede løsninger. Det undrer mig dog, at stationsplaceringerne gør, at et helt boligområde som Margretheholmen med flere tusind beboere ikke vil være stationsnært.

Derimod er jeg imod hovedforslaget for Sydlig Løsning, hvor strækningen mellem stationerne v/Prags Boulevard Øst og v/Refshaleøen udføres som højbane på viadukt. Jeg er også imod alternativet, hvor strækningen mellem de nævnte stationer udføres som højbane på dæmning.

Jeg mener, at det vil være en fejl at placere M5 som højbane, fordi det vil medføre støj og uro ned igennem grønne og rekreative områder og være en barriere mellem beboelsesområder og kyst.

Jeg mener også, at dele af MKR´en ikke er baseret på et retvisende datagrundlag. Hertil kommer, at der nogle steder er fejl i metoder og vurderinger.

I mit høringssvar har jeg opdelt mine kommentarer efter følgende temaer:

- Det grønne område bag bygningen 'Udsigten' på Margretheholm
- Overordnede forhold ved Margretheholm
- Margretheholm Havn

Det grønne område bag bygningen 'Udsigten' på Margretheholm

MKR´en skriver, at de grønne friarealer bag bebyggelsen Udsigten på Margretheholm "har karakter af en park og benyttes til gåture og hundeluftning". Her vil jeg gøre opmærksom på, at området har større betydning for beboerne på Margretheholm. Der er i dag ikke nogen hørbar trafikstøj (der er over 200 m til Vindmøllevej, som er nærmeste befæstede vejstrækning), så det er det mest stille og rolige område på Margretheholm. Beboerne og borgere i området bruger det ikke kun til

'hundeluftning', men til alt fra solbadning, drageflyvning, køkkenhaver, basketbold, familiespejder, nabogymnastik, saunafælleskab, sejlads og SUP mv. Derudover rummer arealet også områdets største fodboldbane. Den påvirkning, som vil ske under både en anlægs- og driftsfase - hvis M5 etableres som højbane – vil være utrolig ødelæggende for hele områdets rekreative udfoldelser. Derfor mener jeg, at MKR´ens vurdering af påvirkning som "moderat" bør ændres til stor. MKR´en vurderer, at der er tale om en moderat påvirkning, fordi "der er andre nærrekreative arealer i lokalområdet". Jeg mener, at MKR´en ikke tager højde for, at der ikke findes lige så store og sammenhængende områder eller mulighed for de samme aktiviteter og udfoldelser på Den Overordnede Ejerforening på Margretheholmens (DOGM) andre, smallere områder, som heller ikke har adgang ned til vandet.

Jeg mener, at områdets sammenhængskraft og adgangen ned til beboernes klubhus med saunafællesskab, nabotræning mv. fuldstændig vil blive afskåret under anlægsperioden i det fremlagte projekt. Derudover vil anlægsstøj og byggehegn gøre hele den østlige side af Margretheholm utilgængelig for langt de fleste rekreative anvendelser i anlægsperioden.

Jeg mener også, at påvirkningerne under driftsfasen vil mindske områdets rekreative kvaliteter og anvendelsesmuligheder væsentligt. Herlighedsværdien af det nuværende stille og rolige frirum, som området er i dag, forringes ved at ligge under/ved siden af en viadukt, hvor der kører tog med få minutters mellemrum. Det forekommer også meget usandsynligt, at "den rekreative udnyttelse kan fortsætte som hidtil", som det er angivet i MKR´en. Ligeledes vil det være usandsynligt, at man som afværgeforanstaltning kan "Indrette arealerne under højbanen så de kan anvendes rekreativt til eksempelvis ophold, leg og idræt" og skabe "værdi for den omkringliggende by". Hvis man ser på bymiljøet andre steder i København, hvor man har etableret metro som højbane, er den rekreative værdi af bymiljøet mange steder stærkt reduceret. Det forekommer også usandsynligt, at man også fremover vil kunne spille bold og flyve med drage, hvis metrotoge kører tværs igennem området på en højbane.

MKR´ens vurdering af områdets naturværdi fremstår også mangelfuld. I forbindelse med udarbejdelsen af MKR´en er der ikke gennemført padde- eller markfirbensundersøgelser, men MKR´en nævner fund lidt vestligere for området i 2022. Derfor kan man sætte spørgsmålstegn ved MKR´ens vurdering af, at det ikke er nødvendigt at undersøge for padde- og markfirben. Det er særligt aktuelt, da vi i august 2024 har set mange juvenile tudser på samtlige de grønne områder på Margretheholm. Der er i øvrigt flere registreringer af lille vandsalamander på www.arter.dk i området, som ikke er taget med i MKR´en.

Miljøvurderingen af området er også mangelfuld i forhold til forurenet jord i relation til terrænnære arbejder. Området som M5 forudsættes at krydse øst for Udsigten har før i tiden huset brandøvelsespladsen til Forsvarets Havariskole. Der er eksisterende viden fra bl.a. Region Hovedstadens undersøgelser af jordforurening, som har påvist forhøjede værdier af PFAS'er i de øvre jordlag ned til grundvandsspejl, hvilket ikke er medtaget i MKR´en.

Samlet set mener jeg derfor, at de påvirkninger, som en højbane igennem det grønne område vil medføre, ikke er vurderet på et retvisende grundlag i MKR'en.

Overordnede forhold ved Margretheholm

Den bygning, der hedder 'Udsigten' på Margretheholm har store gennemgående åbninger på 6-12 meter fem steder langs bygningen (alle steder hvor 'bygningsknæk' peger mod øst). Åbningerne går op til og med fjerde sals højde og lader derfor meget lyd trænge igennem. Disse åbninger er ikke med i støjberegningerne i MKR'en, som derved giver et forkert billede af støjudbredelsen. Derfor hviler MKV'en på et fejlagtigt grundlag, hvad angår støj under både anlæg og drift. Dette er særlig

problematisk i forhold til støjudbredelsen i boligområderne vest for Udsigten. Udover over rækkehuse med børnefamilier, vil der blive anlagt børneinstitutioner og botilbud for autister i perioden, inden M5 bliver anlagt.

Jeg er bekendt med, at der bl.a. i Lokalplan 331 er udlagt 'transportkorridor' i det pågældende område øst for Udsigten. I lokalplanen var byggeriet 'Udsigten' udlagt til at være dækket af en støjskærm langs facaden mod Kraftværkshalvøen. Støjskærmen skulle være et glasparti i fuld højde, der dannede et orangeri og afskærmede mod støj fra øst. Københavns Kommune gav dog dispensation til ikke at opføre denne del af Udsigten. En sådan afvigelse fra de planlagte støjafværgeforanstaltninger bør betinge, at transportkorridoren ikke tages i anvendelse med et så støjende trafikanlæg, som M5 på viadukt vil udgøre.

Ud over mangler i forhold til vurdering af støj demonstrerer MKR´en ikke viden om, at bådpladser langs den sydøstlige strækning af Margretheholm Havn ikke er en del af Sejlklubben Lynetten, men hører under den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM). Etablering af byggeplads afskærer adgang til disse pladser. Da brugerne af bådpladserne ikke er medlemmer af Sejlklubben Lynetten, beskriver MKR´en ikke et tilbud om erstatningspladser til dem.

Margretheholm Havn

Jeg mener, at det er forkert, når MKR'en vurderer, at påvirkning i driftsperioden for Margretheholm Havn vil være "lille". MKR'en begrunder sin vurdering med, at der fortsat kan være småbåde i den indre del af havnen, så længe opfyldningen ikke gøres permanent. Her tager MKR'en ikke højde for, at en del af den rekreative anvendelse af havnepladserne og socialisering på bådene vil blive påvirket negativ, hvis de i fremtiden ligger ved siden af en viadukt, hvor der kører tog med få minutters mellemrum.

Jeg mener også, at det er en mangel, at MKR'en i afsnit 16.4.1 ikke vurderer den potentielle permanente påvirkning af fortidsmindebeskyttelseslinjen for Christianshavns Vold, hvis opfyldning af havnebassinet bliver permanent i Margretheholm havn.

MKR'en redegør heller ikke for, hvorfor det er nødvendigt med en så omfattende opfyldning af søterritoriet, i Margretheholm Havn. Der er tale om et meget indgribende tiltag, som ikke virker proportionelt med, hvad der må være strengt nødvendigt for at etablere selve viadukten. Der må være store nærliggende byggepladsarealer på Refshaleøen, som må kunne anvendes i stedet, hvis det er årsagen til, at havnebassinet skal fyldes op. Derfor virker den skitserede plan ikke til at være i tråd med de ekspropriative nødvendighedshensyn.

I MKR´en står der flere steder, at mistede bådpladser bliver etableret enten i havnens østlige del eller på den sydlige del af Prøvestenen. MKR´en forholder sig dog ikke til, at dele af havnens landarealer også vil blive inddraget. Det er problematisk, fordi arealerne bl.a. bliver brugt til vinteropbevaring af både på land, opbevaring af trailere/bådstativer om sommeren, bådophalingsrampe, skure til opbevaring af bådudstyr og diverse klubhuse. Erstatningsarealer og etablering af disse bør også blive beskrevet.

Samtidig virker datagrundlaget i MKR´en tyndt for de dele af Margretheholm Havn, som man planlægger at påvirke. I tabel 14.7 står der fx, at der ingen fisk er i Margretheholm havn. MKR´ens konklusion om dette må skyldes, at det ikke er blevet undersøgt, da vi ofte observerer fisk i havnebassinet fx kutlinger, hornfiskeyngel og tyndlæbet multe.

Der er heller ikke foretaget vurdering af tab af marine blomsterplanter i de områder, som bliver uddybet for at etablere erstatningsbådpladser i den ydre del af Margretheholm havn. Selvom MKR´en

vurderer, at uddybningen har en ubetydelig påvirkning af den lokale hydromorfologi, mangler der en vurdering af, hvad de fremtidige iltforhold ved bunden vil være.

MKR´en redegør heller ikke for ændringer i fortyndingsforhold for eksisterende udledninger til Margretheholm Havn. Det er relevant, fordi der bliver udledt væsentlige vandmængder fra befæstede arealer på Margretheholmen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen til havnen.

Der er desuden ikke foretaget en vurdering af miljøpåvirkningerne af transport af materiale til opfyldning af havnebassinet, der har et areal på over 3 hektar. Hvis havnebassinet skal fyldes op fra det eksisterende havbundsniveau til forventet terrænkote (ikke oplyst i MKR), vil det kræve mange lastbilkørsler at transportere tilstrækkeligt med opfyldningsmateriale. Denne transport bør blive vurderet i forhold til menneskers sundhed, trafiksikkerhed mv.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Holm Kläning

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
749

INDSENDT AF
Thomas Holm Kläning

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Oldenborggade 4, 5

HØRINGSSVAR

I forbindelse med det planlagte Metrobyggeri i området ved Strandlodsvej, Jenagade og Holmbladgade er det nødvendigt at tage en langsigtet og helhedsorienteret tilgang til trafik- og miljøforholdene. Dette byggeri vil uden tvivl medføre både store forandringer og udfordringer for det lokale trafikmønster, sikkerheden for beboere og skolebørn samt de generelle leveforhold for både eksisterende og fremtidige beboere.

For at imødegå de potentielle problemer ved den øgede trafik, som vil følge med både byggeriet og det fremtidige metrostop, er det nødvendigt at gennemføre nye og omfattende trafikmålinger. De eksisterende målinger tager ikke højde for den planlagte befolkningsvækst og de nye boliger, som er blevet opført, eller det betydelige antal pendlere og skolebørn, der vil benytte området. De nuværende prognoser risikerer derfor at undervurdere den fremtidige belastning af vejnettet, hvilket kan medføre alvorlige trafikale konsekvenser for både bilister og fodgængere.

Nordøstamager Skole ligger centralt i området, og der er et stort behov for at sikre, at skolevejene forbliver trygge og tilgængelige, især i myldretiden. Dette kræver fremtidige investeringer i infrastruktur, herunder udvidede og forbedrede fodgængerovergange, cykelstier og sikre skoleveje. Der bør også tænkes i løsninger, der kan håndtere den øgede trafik.

Det er vigtigt at tage højde for de væsentlige gener, som selve byggeperioden vil medføre. Støj og tung lastbiltrafik vil få betydelig indflydelse på beboernes hverdag, især for de mange familier, der allerede er bosat i området. Der bør derfor fra starten af projektet indføres stramme restriktioner for, hvornår og hvor meget tung trafik der tillades i området, for at beskytte de beboere, som vil være tæt på byggepladsen. Særligt i morgentimerne, hvor børnene skal i skole, er det afgørende at begrænse lastbilernes aktivitet for at sikre skolebørnenes sikkerhed.

Desuden bør der iværksættes effektive støjbegrænsende foranstaltninger, eksempelvis opsætning af støjskærme og planlægning af byggeaktiviteter uden for beboernes mest sårbare tidspunkter på dagen. Det er vigtigt, at byggeriet ikke medfører vedvarende gener, der vil forringe livskvaliteten for dem, som bor tæt på, både under og efter byggeriets afslutning.

Et centralt element i den fremtidige planlægning bør være sikkerheden for alle trafikanter, men

særligt for de mange skolebørn, der dagligt skal færdes i området. Den markante stigning i beboerantallet og dermed trafikbelastningen, vil øge risikoen for farlige situationer omkring skolen og i boligområderne

Det er derfor essentielt, at der prioriteres opdaterede sikkerhedsforanstaltninger og indføres nye løsninger, der tager højde for fremtidens behov.

For eksempel kan intelligente trafiksystemer, som dynamisk justerer trafiklys og skiltning, hjælpe med at forbedre trafikflowet og mindske risikoen for ulykker. Samtidig bør der lægges vægt på at udvikle et grønnere byrum med fokus på bæredygtighed. Dette kunne inkludere flere grønne områder og træplantning langs vejene for at afhjælpe støv- og luftforurening fra både byggearbejdet og den fremtidige trafik.

Behov for opdaterede trafikmålinger og konsekvensanalyser

Med en skole og flere nye boliger er de oprindelige trafikforhold urealistiske at regne med. Der bør derfor foretages opdaterede trafikmålinger, der i højere grad afspejler den fremtidige belastning, når byggeriet er færdigt, samt de forventede ændringer i både privat- og erhvervstrafik. Disse målinger skal kunne danne grundlag for nødvendige afbøde foranstaltinger samt investeringer i trafiksikkerhed og kollektiv således at området bliver bliver et sikkert område at bevæge sig i.

Derudover er der brug for at gennemføre en omfattende konsekvensanalyse, som kan identificere mulige problemer i god tid og sikre, at infrastrukturen er rustet til både byggefasen og de længerevarende ændringer, som metroen vil medføre.

Afsluttende bemærkning

Det er vigtigt, at der tages en fremadskuende tilgang til planlægningen af metrobyggeriet i området. Hvis de nødvendige tiltag ikke bliver taget, vil konsekvenserne kunne mærkes i mange år fremover. Det er derfor afgørende, at byggeriet ikke blot tænker på de tekniske aspekter, men også på de mennesker, der vil blive direkte påvirket af det. Der bør investeres i løsninger, der kan skabe et trygt, sikkert og miljøvenligt område, hvor både skolebørn, familier og beboere kan færdes uden bekymringer.

Svar til: Høring 64791 af: Knud Erik Hansen og Ole Damsgaard

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
748

INDSENDT AF
Knud Erik Hansen og Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danmarks Naturfredningsforening København

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Vestre Allé 21

HØRINGSSVAR

Resumé

DN mener at der er så store problemer med de forudsætninger der er lagt til grund for denne miljøkonsekvens rapport, at den må suppleres med nye beregninger der tager udgangspunkt i Danmarks Statistiks nedjusterede fertilitetsforventninger.

Nye beregninger kan meget vel blotlægge, at en byudvikling i den københavnske østhavn er overflødig.

Det er også afgørende at hele infrastrukturen til Østhavnen vurderes under et – og ud fra realistiske forudsætninger der bl.a. tager højde for om der er transport-kapacitet nok og hvilken konsekvenser en bydannelse på op mod 109.000 indbyggere vil have for den øvrige infrastruktur i Hovedstadsregionen og specielt byen København. Vi har ikke råd til at gentage fortidens planlægningsfejl.

Som kompensation for de naturødelæggelser som anlæg af M5 vil medføre forventes, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm, som i nogen grad kan kompensere tabet. DN mener at denne antagelse er utilstrækkelig som kompenserende foranstaltning medmindre der aktivt tages initiativ til at udarbejde og implementere en samlet naturplan som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen som inkluderer de mange forskellige aktiviteter der er under planlægning i Østhavnen. Naturplanen skal omfatte padder, flagermus og fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder.

Fil vedlagt med fuldgyldigt høringssvar

NB
Dette høringssvar erstatter høringssvar nr 741 og 742

MATERIALE:
dn hoeringssvar m5 26.09-fini2.pdf

DN København
Forperson: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstforperson Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks Naturfredningsforening

Dato: 26. september 2024

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen

Høring af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

Resume

DN mener at der er så store problemer med de forudsætninger der er lagt til grund for denne miljøkonsekvens rapport, at den må suppleres med nye beregninger der tager udgangspunkt i Danmarks Statistiks nedjusterede fertilitetsforventninger.

Nye beregninger kan meget vel blotlægge, at en byudvikling i den københavnske østhavn er overflødig.

Det er også afgørende at hele infrastrukturen til Østhavnen vurderes under et – og ud fra realistiske forudsætninger der bl.a. tager højde for om der er transport-kapacitet nok og hvilken konsekvenser en bydannelse på op mod 109.000 indbyggere vil have for den øvrige infrastruktur i Hovedstadsregionen og specielt byen København. Vi har ikke råd til at gentage fortidens planlægningsfejl.

Som kompensation for de naturødelæggelser som anlæg af M5 vil medføre forventes, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm, som i nogen grad kan kompensere tabet. DN mener at denne antagelse er utilstrækkelig som kompenserende foranstaltning medmindre der aktivt tages initiativ til at udarbejde og implementere en samlet naturplan som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen som inkluderer de mange forskellige aktiviteter der er under planlægning i Østhavnen. Naturplanen skal omfatte padder, flagermus og fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder

Graverende historiske planlægningsfejl

Selvom Metroselskabets direktion har påstået det modsatte[1]; var det en graverende planlægningsfejl at reducere det der i 1995 hed den københavnske minimetro fra 4 til kun 3 vogne - og samtidig reducere stationerne tilsvarende[2].

Det stod allerede klart i 1998, på en høring arrangeret af Folketingets Trafikudvalg[3].

Metroselskabet fik først i 2020 udarbejdet en rapport der kom frem til at det i dag vil koste 6,2 milliarder kr. at sætte en ekstra vogn på metroen[4]. En regning der i givet fald skulle deles mellem interessenterne, hvor Københavns kommune ejerandel er 50%. Københavns kommune valgt i stedet i en principaftale indgået i regi af Lynetteholmforligskredsen[5], at afsætte 6,3 milliarder københavnske skattekroner til en udbygning af den, indtil da, selvfinansierende metro jf. principaftale om anlæg af Lynetteholmen fra oktober 2018.

KIK2 rapporten fra 2017[6] har identificeret mange af de selvskabte problemer i myldretiden og i høj grad den manglende kapacitet over havnesnittet. Da der tilsyneladende ikke er planer om at ombygge M1/M2 til 4-vognstog, er den sydlige løsning fra Prøvestenen til Københavns Hovedbanegård er den eneste variant/etape der forholder sig eksplicit til de kritiske og voksende kapacitetsproblemer på M1/M2.

Det kan begrunde en metro fra Hovedbanen til Prøvestenen. Vi finder imidlertid at grundlaget for metro efter Prøvestenen er yderst usikkert og måske reelt ikke til stede.

Lang tradition for at regne forkert

Metroselskabet har en lang tradition for at regne forkert. Da Folketinget vedtog den første etape af den københavnske metro (M1/M2), var en central del af beslutningsgrundlaget, at 89 mio. passagerer - efter nogle år - ville køre med metroen (trafikmodellen OTM 4.0). De realiserede passagertal har imidlertid været næsten 25 millioner mindre i alle årene. Hvilket sammen med historisk store budgetoverskridelser, medførte at den oprindelige metro i 2007 var insolvent[7] og politisk måtte rekapitaliseres.

Meget tyder på at Metroselskabet også her fejlvurderet passagergrundlaget for Metrocityringen. Aktuelt er man så langt efter forretningsstrategiens passagermål[8], at Metroselskabet bestyrelse den 31. maj 2024 besluttede at reducere forventninger til passagertallet i 2024 med hele 6 millioner passagerer.

Metroselskabet har selv oplyst i forbindelse med udarbejdelse af følsomhedsberegninger til langtidsbudget 2023[9], at hvis passagertallet, som nu, er 10% under basisforudsætningen, vil selskabet ikke være i stand til at kunne tilbagebetale sin gæld. En gæld der aktuelt er på omkring 36,5 milliarder kr. og som forventes at vokse yderligere i de kommende år.

Det nuværende passagertal ligger kun lige over de nødvendige 90% af basisforudsætningen og

---

1 Berlingske: Metro-tog presset af myldretid, 2. marts 2006
2 Ingeniøren: Professor angriber metroens forældre: »De burde holdes ansvarlige«, 18/9-2020
3 Københavns Metro: Resumé og udskrift af høring i Folketinget den 10. juni 1998
4 Udredning om mulighederne for og konsekvenserne af indførelse af 4-vognstog på M1/M2
5 Principaftale om Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025, juni 2023
6 Københavns Kommune: Udbygning af kollektiv infrastruktur i København, KIK2
7 Cost Overruns and Demand Shortfalls in Urban Rail and Other Infrastructure, februar 2007
8 Fremtidens metro: Strategi 2023-2026
9 Metroselskabets langtidsbudget for 2023 december 2022

en usikker investering i en M5 kan meget vel bringe Metroselskabet under de 90% og dermed ude af stand til at betale gælden.

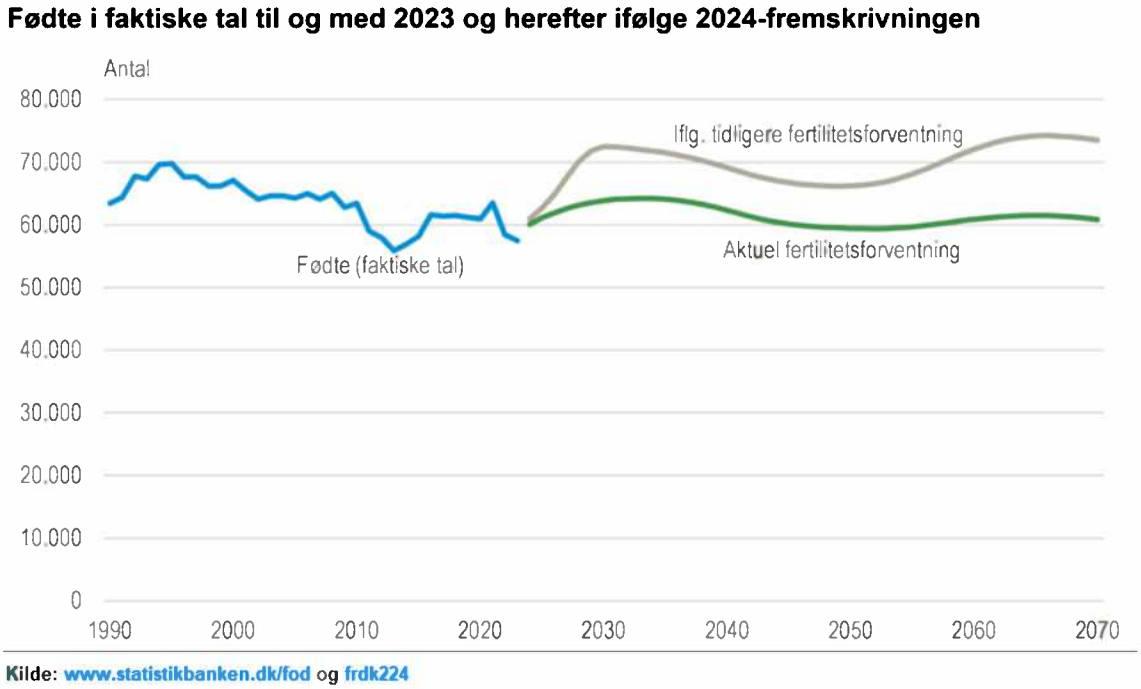
Forudsætningerne bagved Miljøkonsekvensrapportens trafikfremskrivninger

Det fremgår af den opdateret passagerprognose og perspektivanalyse for M5: Beregningsforudsætninger 2035, 2050 og 2070[10], at der arbejdes med en ny by i den københavnske Nord/Østhavnen på op med 109.378 indbyggere og 73.738 arbejdspladser.

Område	2022	2035	2050	2070
Nordhavnen	3.539	12.336	24.628	34.724
Kløverparken*	4	3.176	11.304	11.521
Refshaleøen*	2.330	5.205	17.678	18.921
Lynetteholm	0	0	10.762	44.212
I alt	5.873	20.717	64.372	109.378

Tabel 5 Forudsat befolkning i Nordhavn og Østhavnen. Kilde: Københavns Kommune (* omfatter geografisk større område end anvendt i Hansen (2022))

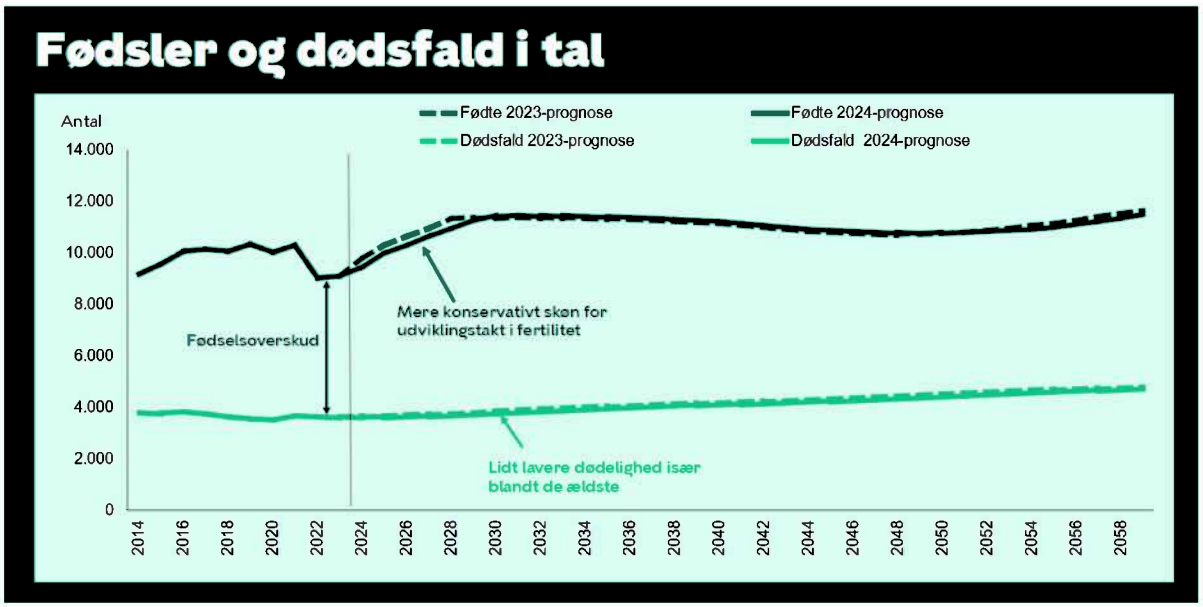
Der er ikke nærmere redegjort for hvordan Københavns kommune kommer frem til denne befolkningsvækst. Både Danmarks Statistik og Kommunen selv regner i deres befolkningsprognoser, at der årligt flytter flere ud af København end ind. Ser man på befolkningsprognose 2024[11] og fertiliteten, forudsættes der i MKV'en helt i modstrid med Danmarks Statisk[12] at fertiliteten vender tilbage til historiske niveau og væk fra det nuværende lave niveau. Der er ikke redegjort for denne basale forudsætning, der i denne sammenhæng har meget stor betydning for passagertallet frem mod 2075 i M5-metroen og By & Havn indtægter fra salg af byggeretter i samme periode.



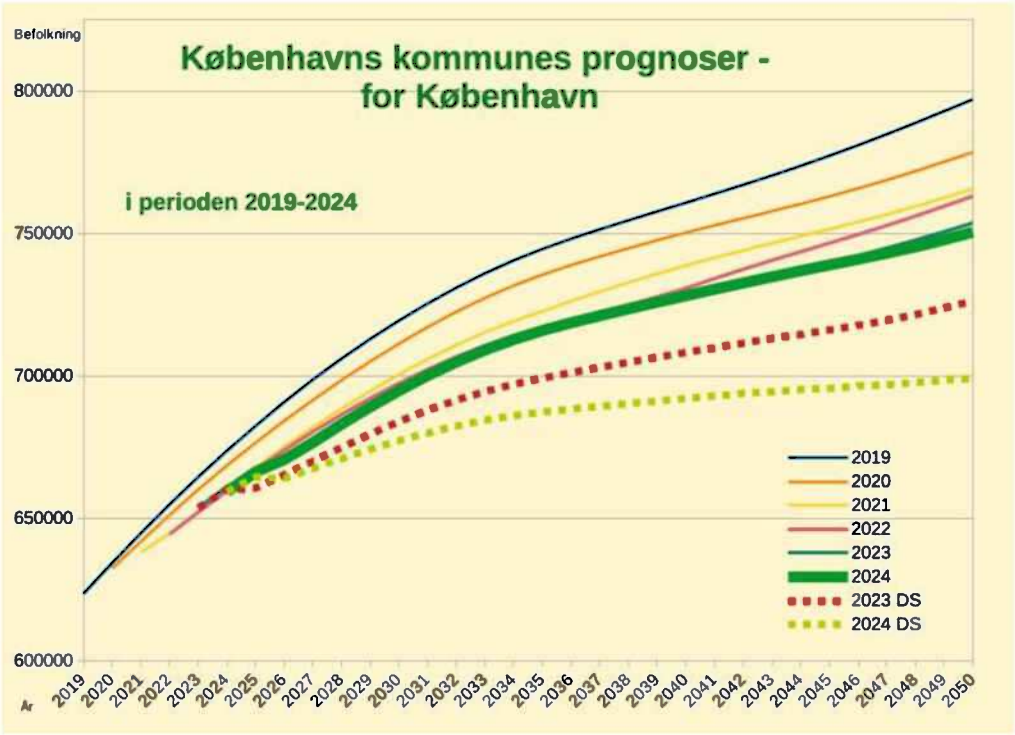
Danmarks Statistiks aktuelle fertilitetsforventninger frem mod 2070

10 Christian Overgård Hansen: Beregningsforudsætninger 2035, 2050 og 2070, 4. maj 2024
11 Økonomiforvaltningen Befolkningsprognose 2024
12 Danmarks Statistik: Befolkningsfremskrivninger 2024-2070

Københavns Kommunes aktuelle fertilitetsforventninger frem mod 2070



Forskellen på Københavns Kommunes befolkningsfremskrivning i 2019[13] - da man vedtog principaftalen om Lynetteholm - og Danmarks Statistiks prognose i 2024[14] er 100.000 færre indbyggere allerede i 2050. Hvilket med Danmarks Statistiks aktuelle fertilitetsforventninger helt frem til 2070, gør den endnu ikke politisk besluttede byudvikling i den københavnske Østhavn overflødig.



13 KKFR2019:Befolkningsfremskrivning 2019 efter distrikt, køn og alder (2019-2050)
14 FRKM124: Befolkningsfremskrivning 2024 efter kommune, alder og køn

DN mener derfor, at der er behov for at lave nye beregninger af befolkningsfremskrivningen med udgangspunkt i Danmarks Statistiks og DREAM-gruppens fertilitetsforventninger. Da det er afgørende for brugbarheden af hele miljøkonsekvensrapporten, at man ikke igen regner forkert.

Gør man ikke det, kan konsekvensen meget vel være, at det akkumulerede passagertal i en ny M5-metro til Østhavnen er kraftig overvurderet, hvilket kan få stor betydning for hele projektet; herunder den samfundsøkonomiske rentabilitet og for metroen muligheder for at være selvfinansieringen jf. Principaftalen om anlæg af Lynetteholmen.

Hvis betydelige dele af M5-metroen er overflødig, kan der også hentes betydelige CO2-gevinser, som også kan værdisættes hvis man for eksempel anvender Klimarådets anbefalinger til en CO2-pris for offentlige anlægsprojekter[15].

Alternativt kunne det også overvejes om det er mere hensigtsmæssigt at sætte en ekstra vogn på M1/M2. Nu hvor der allerede er afsat et beløb der kan finansiere dette i principaftale om Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025. Hvilket så også burde være nul-alternativet til de foreslåede linjeføringer på M5.

Aktuelt er der hverken truffet en politisk beslutning om at gøre Østhavnen til et byudviklingsområde, ligesom der ikke er truffet beslutning om at etablere en Østlig Ringvej eller en metroforbindelse. Samtidig er det Københavns Kommunes forventning, at Østlig Ringvej, såfremt den etableres, vil blive en statsvej. En forventning der er temmelig urealistisk før 2035 hvor den nuværende infrastrukturaftale udløber.

Det er også afgørende at der gennemføres en samlet vurdering af kapaciteten af den planlagte infrastruktur til Lynetteholm – da der ikke er sammenhæng mellem kapacitet og størrelsen af den nye bydannelse i Nord/Østhavnen. Heller ikke her kan det anbefales at anvende 'salamimetoden'.

15 Klimarådet: CO2-pris i offentlige projekter konsistent med 70-procentsmålet

Specifikke kommentarer til afsnittet om Biodiversitet, flora og fauna, - herunder Bilag IV-arter

Ifølge MKV'en side 470 ff. vil M5 have de største potentielt negative konsekvenser gennem arealinddragelse i eksisterende naturområder og under drift som en biologisk barriere, der hvor metroen fremføres som højbane. Gennem arealinddragelsen sker der ødelæggelse af naturområder, fjernelse af levesteder for padder og ynglefugle, fældning af store gamle træer mv.

I områderne Margretheholm (det grønne areal), i Østre Anlæg og på Prøvestenen (KVC) vurderes ødelæggelserne at have stor påvirkning af naturen og af biodiversiteten. DN er enig i denne overordnede vurdering. Vi er dog ikke enige i de afværgeforanstaltninger der foreslås. Det vendes der tilbage til nedenfor.

Andre steder vurderes ødelæggelserne at have moderat indvirkning på natur og biodiversitet. Her er DN også enig på nær i Lergravsparken, ligesom vi heller ikke er enige i de afværgeforanstaltninger der foreslås.

Endeligt vurderes den negative påvirkning at være lille i fire områder. Her er vi uenige med vurderingen af den potentielt negative påvirkning af Kløverparken ved Prags Boulevard.

Tidsdimensionen – Kløverparken

Flere steder i afsnittet om biodiversitet berøres den problemstilling at anlægsprojektet først forventes igangsat om et eller flere årtier og at vurderingerne af projektets potentielle negative påvirkning af natur og biodiversitet er baseret på den aktuelle naturtilstand, og altså ikke på den naturtilstand der kan forventes når anlægsarbejdet sættes i gang. Flere af områderne har karakter af ruderat, f.eks. områderne på Prøvestenen og i Kløverparken. Karakteristisk for disse områder er en meget dynamisk natur.

I begge tilfælde kan man forvente en mere artsrig natur når projektet igangsættes fordi begge områder er "0-stillet" rent naturmæssigt indenfor de sidste 10 – 15 år.

For Kløverparkens vedkommende forudsættes at området vil være bebygget når anlæg af M5 igangsættes. Derfor klassificeres påvirkningen som lille. Men selv om området i forslag til Kommuneplan 2024 udlagt til bebyggelse i 2. halvdel af planperioden skal der både ved anlæg af metro og ved byudvikling tages hensyn til naturen. Ud over at der har været grønbroget tudse i området og denne må forventes at genindvandre, er området en fuglelokalitet af en vis betydning med blandt andet ynglende sanglærke. For den grønbrogede tudse forudsættes at der kan gives dispensation til at flytte den til andre og nyanlagte erstatningsbiotoper. Sanglærken har på landsplan været i tilbagegang i de sidste årtier. Grunden til tilbagegangen er at egnede ynglesteder forsvinder. De ynglende sanglærker i Kløverparken kan derfor ikke bare flytte til et andet område. Derfor vil anlæg af M5 have en stor negativ påvirkning af biodiversiteten ikke bare lokalt men også regionalt. Derfor bør det overvejes også etablere erstatningsnatur for sanglærken og de andre ynglefugle i Kløverparken.

Ikke tilstrækkelig registrering og kortlægning af flagermus – Østre Anlæg, grønt areal på Margretheholm havn og Lergravsparken

På tre lokaliteter hvor der sker areal inddragelse er der sandsynlighed for eller registreret flagermus, som er beskyttet som Bilag IV art.

I Østre Anlæg refereres til en undersøgelse i 2015 hvor der er registreret 10 flagermusegnede træer i parken. Der refereres ikke til hvordan man er nået frem til dette tal. Ved besigtigelse fra jorden? På hvilken årstid? Eller om der er foretaget lytteundersøgelser. I sommeren 2023 er registreret 2 flagermusegnede træer i hele parken uden at angive registreringsmetode.

Østre Anlæg er en stor park med måske flere tusinde gamle store træer og det vil være umuligt fra jorden at identificere alle potentielle flagermus træer. Hulheder, flænger i barken mv. som vil være egnede til flagermus kan være usynlige fra jorden.

De angivne tal må derfor betragtes som et absolut minimumstal og der er sandsynlighed for at tallet er langt større. Hertil skal lægges at om 10 eller 20 år, når anlægsarbejdet skal udføres, vil der være flere flagermusegnede træer fordi mængden af hulheder, barkskader mv stiger med træernes alder.

De to lytteundersøgelser der er foretaget viser, at der fouragerer 4 forskellige flagermusarter ved og over parkens søer. Undersøgelserne er dog ikke tilstrækkelige til at kunne tegne et billede af parkens funktionalitet som flagermus habitat. Derfor er det vanskeligt på det nuværende grundlag at vurdere hvor stor den negative påvirkning vil være.

Noget lignende kan siges om det grønne areal på Margretholm hvor det forudsættes at 6 flagermus egnede træer skal fældes. Hvilken negativ påvirkning dette vil have på den økologiske funktion kan ikke vurderes på det nuværende grundlag.

For Lergravsparkens vedkommende udelukkes at der kan være flagermus alene på grundlag af træernes størrelse og der foretages derfor ikke lytteundersøgelser. Selvom mange eller de fleste af træerne har en diameter på 15 – 30 cm udelukker dette ikke at der kan være sprækker og hulheder i træerne som er egnede for flagermus. Om 10 til 20 år må man yderligere forvente at der vil være flagermus i parken, hvis der ikke allerede er det.

Der bør derfor i årene inden anlægsarbejdet igangsættes foretages en dækkende flagermusregistrering, som både omfatter flagermusegnede træer og flagermusene faktiske adfærd og brug af områderne i yngleperioden om sommeren og i efterårsperioden, hvor ynglekolonierne opløses. Det er ikke tilstrækkeligt alene at undersøge de træer som skal fældes.

I ingen af områderne hvor der er registreret flagermus vurderes problemer i forhold til lys fra anlægsarbejdet. Flagermus er nat-dyr og meget følsomme i forhold til lys. Dette bør derfor indgå i den samlede vurdering i forhold til påvirkning af biodiversitet mv. og må opfattes som en mangel.

Afværgeforanstaltninger/etablering af erstatningsnatur.

På side 474 anføres: "Hvis højbaneløsningen vælges over Margretheholm, skal de flagermusegnede træer fældes. Inden fældning af træerne, skal der etableres nye habitater for flagermus. De nye habitater (raste- og/eller ynglesteder) etableres ved flytning af hule stammer, skabelse af nye hulheder i eksisterende store træer i forholdet 2:1, så der skabes dobbelt så mange nye flagermustræer, i forhold til dem, der fældes, og gerne
i nærheden af flagermusegnede træer, som fælles." Det skal her anføres at de afværgende foranstaltninger gerne skal implementeres mindst 5 år før fældningen. De foranstaltninger der nævnes: Skabelse af nye hulheder (veteranisering), flytning af hule stammer og opsætning af flagermuskasser er det kun den førstnævnte (veteranisering) som kan forventes at have nogen effekt. De to andre (flytning af hule stammer og opsætning af flagermuskasser) har tidligere vist ikke at være brugbare løsninger. Det anbefales også at der veteraniseres udover i forholdet 2:1. Flagermus kan være meget længe (flere år) om at ibrugtage nye muligheder, specielt til yngleformål, og de kunstigt skabte hulheder kan tages i brug af hulrugende fugle eller egern, så de alligevel ikke er tilgængelige for flagermus.

Der nævnes ligeledes på side 474 at der skal etableres nye paddevandhuller inden anlægsarbejdet går i gang på Prøvestenen og i Kløverparken.

Det nævnes på side 479, at det forventes, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm som i nogen

grad kan kompensere tabet af naturområder ved anlæg af M5. Imidlertid er denne antagelse utilstrækkelig som kompenserende foranstaltning for M5 med mindre der aktivt tages initiativ til at udarbejde og implementere en samlet naturplan som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen som inkluderer de mange forskellige aktiviteter der er under planlægning i Østhavnen. Udover M5 er der f.eks. anlæg af Østlig Ringvej, hvor der planlægges et nedkørselsanlæg på Prøvestenen, kystsikringen af Prøvestenen og Refshaleøen og byudviklingen i Kløverparken og på Refshaleøen.

Naturplanen skal udover padder og flagermus også omfatte fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder.

Svar til: Høring 64791 af: Trine Bloch

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
747

INDSENDT AF
Trine Bloch

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 136 St.

HØRINGSSVAR

Jeg frygter for vores fælleskab og sammenhængskraft, hvis man opfører en højbane gennem vores grønne område.

Der vil forringe kvaliteten af vores by, som BEHØVER grønne åndehuller.

Svar til: Høring 64791 af: Linda Jabelin

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
746

INDSENDT AF
Linda Jabelin

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 38, 1.tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedlagt.

MATERIALE:
hoeringssvar til miljoekonsekvensrapport for mulig ny metrolinje m5.pdf

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5 (sagsnr. 2024 – 12755)

Til rette vedkommende,

Jeg skriver dette høringssvar for at opfordre til, at den kommende metro-linje i København bliver gravet dybt ned langs hele den planlagte strækning, fremfor at blive bygget som en højbane. De foreslåede stationer, med undtagelse af dem på Lynetteholmen og Praugs Boulevard, synes ikke at være tilstrækkeligt gennemtænkte. Derfor er det afgørende, at vi revurderer disse planer.

En nedgravning af metroen, især i de områder, hvor en højbane er foreslået, vil sikre, at fremtidige generationer ikke bliver generet af overfladeinfrastruktur. I de dele, hvor metroen ikke er planlagt at ligge så dybt, bør vi overveje at grave den endnu dybere for at undgå fremtidige gener. Bevarelsen af vores grønne områder—som dem på Østre Anlæg, Margretheholmen og den nye Lynetteholm—skal prioriteres som en af de højeste målsætninger i denne proces.

Mine argumenter er baseret på en helhedsorienteret tilgang, hvor vi ser længere end blot de kortsigtede omkostninger. Vi skal tænke på fremtidige generationers behov, bevare biodiversitet, fremme mental sundhed og optimere byplanlægning, alt imens vi styrker Københavns position som en bæredygtig by. De følgende argumenter viser, hvorfor en nedgravning af metroen ikke blot er en praktisk løsning, men også den bedste løsning i forhold til langsigtede, miljømæssige, økonomiske og sociale konsekvenser.

1. Langsigtet planlægning for kommende generationer

Dette argument understøtter, at byudvikling ikke kun handler om at løse nutidens behov, men også om at sikre en bæredygtig fremtid. Fremtidige generationer, ofte refereret til som "Greta-generationen," prioriterer miljøet og grønne områder. Ved at grave metroen ned bevarer vi værdifulde grønne områder, som kommende generationer vil have stor gavn af. Når vi bygger langsigtet, skaber vi ikke kun fysisk infrastruktur, men også sociale og miljømæssige rammer, der fremmer sundhed, trivsel og livskvalitet.

Når vi tænker fremad, undgår vi løsninger, der måske virker omkostningseffektive på kort sigt, men som vil skabe problemer for kommende generationer. En højbanemetro vil fratage kommende borgere adgangen til rekreative områder, som vil være endnu mere efterspurgte i en tættere, mere urban fremtid. Ved at prioritere nedgravningen viser København sig som en ansvarlig by, der ikke efterlader byrder til fremtidige generationer.

2. Biodiversitet og beskyttelse af dyrearter

Grønne områder som Margretheholmen er hjemsted for en række truede dyrearter, såsom flagermus, padder og forskellige fuglearter. En højbane ville forstyrre deres naturlige habitater, reducere biodiversiteten og bringe dyreliv i fare. At beskytte biodiversiteten er afgørende for at opretholde sunde økosystemer, som også gavner mennesker gennem services som luft- og vandrensning, samt pollinering af planter.

Bevarelse af biodiversitet er en af de mest effektive måder at beskytte miljøet på, og det har langsigtede gevinster for både økosystemer og menneskers trivsel. En højbane, der ødelægger levesteder, vil få irreversible konsekvenser for truede arter og biodiversiteten. Ved at grave

metroen ned og bevare grønne områder giver vi naturen plads til at trives midt i byen, hvilket gør København til en førende aktør inden for urban bæredygtighed.

3. Unik natur og marint miljø

Margretheholmen og det omkringliggende havneområde tilbyder et enestående og unikt naturområde i København. Det er et af de få steder, hvor beboerne kan få adgang til vand og grønne områder uden at skulle krydse trafikerede veje. Det grønne og rolige miljø bidrager til livskvaliteten for de lokale og tiltrækker besøgende, som ønsker at opleve naturen tæt på byen.

Ved at bevare disse unikke naturområder styrker vi byens identitet som en bæredygtig metropol, der harmonisk integrerer natur og urbanitet. En højbane ville forstyrre dette naturlige fristed og ødelægge den oplevelse, som både beboere og besøgende søger i området. Havnemiljøet har desuden potentiale til at videreudvikle sig, og blive et centralt område for rekreative og kommercielle aktiviteter, hvilket kan tiltrække både lokale og turister, hvilket igen vil have økonomiske fordele.

4. Psykisk sundhed og trivsel

Grønne områder har veldokumenterede fordele for mental sundhed. Adgang til natur og grønne rum reducerer stress, fremmer velvære og forbedrer den generelle trivsel. Når metroen graves ned, kan disse områder bevares som åndehuller for borgerne, hvor de kan slappe af og genoplade, hvilket i sidste ende mindsker behovet for ressourcer i sundhedssektoren.

Byer uden grønne rum skaber stressende miljøer, der belaster den mentale sundhed og trivsel. At grave metroen ned og bevare grønne områder vil sikre, at København forbliver en by, hvor borgerne kan opretholde et godt mentalt helbred. Dette er også en investering i fremtidige besparelser i sundhedsvæsenet, da man undgår en række mentale sundhedsproblemer, der kunne opstå fra at leve i et overudviklet, gråt byrum.

5. Integration og fællesskab

De grønne områder ved Margretheholmen er ikke kun vigtige for den individuelle oplevelse af naturen, men de fungerer også som mødesteder, hvor folk fra forskellige generationer og baggrunde mødes. Disse rum styrker fællesskabet og integrationen i lokalsamfundet. En højbane ville fragmentere dette rum og gøre det mindre attraktivt for social interaktion.

Stærke fællesskaber og social integration er centrale for en velfungerende by. Grønne områder fremmer socialt samvær og skaber en følelse af samhørighed. En nedgravet metro vil bevare disse vigtige sociale mødesteder, der spiller en nøglerolle i at fremme sammenhold og social integration.

6. Økonomiske og miljømæssige konsekvenser

Selvom nedgravning af metroen er dyrere på kort sigt og fører til mere CO2-udslip under selve byggeriet, vil det på lang sigt være en bæredygtig løsning. De grønne områder, der bevares, vil binde CO2 og hjælpe med at beskytte mod klimaforandringer. Træer og vegetation absorberer

CO2 og vand og fungerer som et naturligt klimaanlæg, der afkøler bymiljøet og reducerer behovet for energiintensive teknologier.

På trods af en større investering og et midlertidigt højere CO2-udslip under byggeriet, er nedgravningen en mere miljøvenlig løsning på lang sigt. Bevarelsen af grønne områder vil fortsætte med at give miljømæssige fordele, der modvirker klimaforandringer og øger Københavns modstandsdygtighed mod fremtidige klimaskader som oversvømmelser.

7. Jordens fremtidige arealbehov

Behovet for landarealer i byer vokser, og det bliver afgørende at sikre fleksibilitet i fremtidens byplanlægning. En nedgravet metro giver mulighed for at udnytte jorden over jorden til fremtidig udvikling, hvilket kan være med til at skabe nye bolig- eller erhvervsområder. En højbane vil beslaglægge jorden permanent og begrænse mulighederne for fremtidige byggeprojekter.

Ved at grave metroen ned giver vi København mulighed for at bevare og udnytte værdifulde byarealer til fremtidige behov, hvad enten det er til boliger, erhverv eller rekreative formål. Dette er en fleksibel og langsigtet investering, der tillader byen at vokse uden at ødelægge naturen.

8. Vis København som en foregangsby

København er allerede kendt som en af verdens mest bæredygtige byer, og beslutningen om at grave metroen ned vil være en klar udmelding om, at miljøhensyn går forud for kortsigtede besparelser. Det vil styrke byens omdømme som en global leder inden for grøn byplanlægning og vise andre byer, at det er muligt at skabe harmoni mellem byliv og natur.

At tage beslutningen om at grave metroen ned viser, at København tager ansvar for sin fremtid og agerer som en bæredygtig storby. Det vil inspirere andre byer til at følge efter og prioritere langsigtede miljøløsninger.

9. Langsigtet perspektiv

Dårlige beslutninger i byudviklingen kan have varige konsekvenser, som er svære at rette op på. Ved at grave metroen ned undgår vi fejl, som kommende generationer ville skulle leve med og muligvis forsøge at rette op på. Dette langsigtede perspektiv sikrer, at vi ikke begår irreversible fejl i byens udvikling.

En langsigtet løsning, som tager hensyn til både mennesker og miljø, giver de bedste resultater over tid. Det sikrer, at vi ikke laver fejltagelser, som fremtidige generationer skal betale prisen for.

Finansieringsstrategier for en Økonomisk Nedgravet Metro

At finansiere en nedgravet metro fremfor en højbane kræver en større initial investering, men det er muligt at finde løsninger, der kan hjælpe med at dække de ekstra omkostninger gennem både direkte finansieringsmodeller og mere langsigtede økonomiske og samfundsmæssige gevinster. Her er nogle konkrete tilgange til, hvordan de fremlagte argumenter kan bidrage til finansieringen af den dyre løsning og hvordan de understøtter en nedgravning af metroen:

1. Langsigtet miljømæssige og økonomiske fordele

- **CO2-binding og klimatilpasning**: At grave metroen ned og bevare de grønne områder vil ikke blot undgå CO2-udledninger fra en højbane, men også skabe en naturlig kapacitet for CO2-binding. Træer, buske og anden vegetation binder CO2 og bidrager til Københavns klimaplaner om CO2-neutralitet. På sigt vil dette kunne give økonomiske besparelser i forhold til nødvendigheden af fremtidige klimaforanstaltninger, fx dyre teknologiske CO2-reduktioner.
- **Forebyggelse af oversvømmelser**: Et velbevaret naturområde, især ved kysten og havnen, hjælper med at absorbere regnvand og beskytte mod oversvømmelser. Hvis København bygger metrolinjen over jorden og destruerer disse grønne områder, vil byen muligvis skulle bruge flere penge på tekniske løsninger, som fx oversvømmelsessikring og afløbssystemer i fremtiden. En langsigtet strategi vil reducere disse udgifter og kan endda tiltrække statsstøtte til klimatilpasningsprojekter.

2. Infrastrukturinvesteringer og fleksibilitet

- **Langsigtede infrastrukturfordele**: En underjordisk metro giver større fleksibilitet i fremtiden, når behovet for landarealer stiger. Den mulighed, som en nedgravet metro giver for fremtidige udviklinger over jorden, kan spare byen penge i fremtidige byudviklingsprojekter. Det betyder, at man vil kunne bygge og udvikle områder oven på metrolinjen, som ellers ville blive blokeret af en højbane. Dette giver mulighed for at udvide boligområder og erhvervsbyggerier, der kan generere økonomisk aktivitet og skatteindtægter.

3. Langsigtet værdi og økonomisk afkast

- **Øget ejendomsværdi**: Ved at bevare grønne områder og skabe et attraktivt havne- og bymiljø vil ejendomsværdien i de omkringliggende områder stige. En nedgravet metro, der respekterer områdets natur og ro, vil øge efterspørgslen efter boliger og erhvervslejemål i området. Det skaber grundlag for højere ejendomsskatter og indtægter til byen. Byer som London og New York har set lignende stigninger i ejendomsværdier nær underjordisk infrastruktur.
- **Udvikling af rekreative og kommercielle områder**: Den bevaring af havnen som en dynamisk del af bylivet kan fremme udvikling af caféer, restauranter, små forretninger og andre attraktioner, der tiltrækker både lokale og turister. Et øget forretningsliv betyder flere jobs, højere skattegrundlag og en bredere økonomisk base, der kan bidrage til tilbagebetaling af den initiale investering.

4. Sociale og samfundsmæssige fordele – produktivitet, trivsel og turisme

- **Forbedring af mental sundhed**: At bevare grønne områder har veldokumenterede fordele for mental sundhed og trivsel. Med flere grønne områder til rådighed vil borgerne være sundere og mindre tilbøjelige til at lide af stress og mental overbelastning, hvilket vil reducere udgifter til sundhedsvæsenet. Derudover vil en sundere befolkning være mere produktiv, hvilket bidrager til samfundets generelle økonomiske vækst. Der kunne også være mulighed for at få midler til sundhedsfremmende infrastrukturprojekter.

- **Turisme og lokalt erhvervsliv**: Et attraktivt, grønt og havnenært miljø vil tiltrække flere turister, især lystbådsejere, der søger havnefaciliteter. Flere turister betyder øgede indtægter fra turisme og serviceindustrien. Ved at bevare havnen og det grønne område som et rekreativt centrum kan byen få økonomisk gevinst gennem turismeskat og øgede udgifter fra besøgende.
- **Københavns brand som bæredygtig by**: Ved at træffe beslutninger, der prioriterer langsigtet miljømæssig bæredygtighed, kan København cementere sin position som en af verdens førende grønne byer. Dette kan føre til øget interesse fra internationale investorer, organisationer og konferencer, der ønsker at forbinde sig med byer, der fremmer bæredygtighed.

5. Bæredygtighed som investeringsstrategi

- **Grønne obligationer**: København kunne udstede **grønne obligationer** for at finansiere den ekstra omkostning ved at grave metroen ned. Grønne obligationer er et voksende marked og tiltrækker investorer, der ønsker at støtte bæredygtige og miljøvenlige projekter. Da en nedgravet metro bevarer grønne områder og biodiversitet, passer det perfekt ind i rammerne for disse investeringsprodukter.
- **Klimainitiativer og fondsstøtte**: Projektet kan kvalificere sig til national eller international støtte fra klimafonde, da det bidrager til at reducere langsigtet CO2-udslip og beskytte mod klimarelaterede risici som oversvømmelser. Der kunne også søges midler fra EU's klimafonde, da det projekt bidrager til klimamål som biodiversitet, bæredygtig byudvikling og bekæmpelse af klimaforandringer.

Konklusion

At grave metroen ned er en løsning, der kræver en større initial investering, men de langsigtede økonomiske, sociale og miljømæssige fordele gør det til den bedste løsning. Det vil ikke kun forbedre livskvaliteten for byens borgere og beskytte biodiversiteten, men også sikre fleksibilitet i fremtidig byudvikling og mindske udgifterne til klimaforanstaltninger.
Ved at vælge en nedgravet metro kan København bevare sit ry som en global leder inden for bæredygtig byplanlægning og inspirere andre byer til at træffe lignende, fremtidsorienterede valg.

Med venlig hilsen,

Linda Jabelin

Svar til: Høring 64791 af: Troels Hein Bünger

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
745

INDSENDT AF
Troels Hein Bünger

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64, 7.tv.

HØRINGSSVAR
Kære beslutningstagere

Mit navn er Troels Hein Bünger, og dette er endt som mit forsøg på et høringssvar.

Når jeg skriver "forsøg", er det ikke kun, fordi jeg - som det formentlig også gælder de mange andre, der har afgivet deres - er ekstremt uvant i denne genre. Det skyldes i stedet at selve præmissen for at indgive ét, gør opgaven noget nær umulig.

Jeg er beboer på Margretheholm, hvor jeg elsker at bo, og jeg mener i al fredsommelig, at det, at der overhovedet er foreslået en højbaneløsning tværs gennem et grønt område og en unik og historisk selvbyggerhavn - og ikke mindst få meter fra en bygning, der huser 2000 københavnere, hvoraf de fleste har deres soveværelser ud mod det grønne område - er komplet uforståeligt.

Jeg vil faktisk gå så langt og kalde forslagets eksistens "pinligt", som det også gøres i et andet høringssvar. Jeg har måske været naiv, men jeg troede oprigtigt, at der på Københavns Rådhus var opstået en konsensus om at "gøre tingene rigtigt første gang" - belært af tidligere fejl som Bispeengbuen, den udækkede Amager Motorvej nær Fields og selvfølgelig de to højbanelinjer på Amager, der deler landskabet i to og skaber et deprimerende byrum domineret af skinnekonstruktionens betongrå tristesse og den evindelige støj, når endnu et tog passerer.

Derfor føles det også lidt grotesk som beboer i København at være i en situation, hvor man er tvunget til at skrive et langt og argumenterede høringssvar for at forsøge at få stoppet noget, der slet ikke skulle være foreslået. En slags "feje hold", fordi selvom man kommer med 99 gode argumenter for at grave metroen ned, så er den kortsigtede økonomi ikke et af dem.

Lad os lege med et lille tankeeksperiment (og jeg skal beklage, hvis det bliver lidt langt i spyttet, og at eksemplet sikkert kunne være bedre, men der kommer en pointe på et tidspunkt.)
Vi forestiller os, at udformningen af den kommende havnetunnel skal besluttes. Hovedplanen er en nedgravning ude i Øresund, men ind fra højre kommer der pludselig et forslag om at erstatte den af en motortrafikvej med autoværn, der hvor Ågade, H.C. Andersens Boulevard m.v. ligger i dag. Det vil være en klart billigere løsning uden et omfattende gravearbejde, og det vil på sin vis løse målet om, at man som

bilist nemt og hurtigt kan komme fra vest for København og til Amager/Lufthavnen og vice versa.
Jeg tænker, at vi alle kan være enige om, at det vil være en komplet idiotisk løsning, men altså, den er jo billigere og opfylder de overordnede kriterier, så den bliver alligevel sneget med i projektets miljøkonsekvensvurdering. Måske denne vurdering endda, og som det også gælder forslaget om en højbane på Margretheholm, blot kommer frem til en konklusion om, at "påvirkningen af de rekreative interesser vurderes at være lille", som der står på side 273. (En vurdering så hovedrystende forkert, at jeg gerne vil insistere på, at det skal udgå af vurderingen, og at der stilles oprigtigt spørgsmålstegn ved dennes objektivitet).

Voila: nu skal alle, der ikke ønsker en motortrafikvej igennem Københavns centrum, sidde og skrive høringssvar, hvor de forsøger at komme med en så udtømmende argumentliste mod dette som muligt. Måske det i mkv'en endda også nævnes, at kombinationen af flere elbiler og støjdæmpende asfalt, gør at alle støjgrænser overholdes, ligesom det er tilfældet med metrostøjen ved en højbaneløsning i dennes mkv. Så er det argument ligesom udtømt, og man står tilbage som "hysterisk", hvis man insisterer på, at støjen faktisk vil opleves som generende. Og så er der finansieringen. At argumentere imod en billigere løsning er jo noget nær umuligt. Hvor skal pengene komme fra? Hvilke kommunale områder skal beskæres, når nu en dyrere løsning foretrækkes? Har man ikke en komplet finansiering, er ens argumentation ikke formfuldent. Og selv hvis man har, er det for dem, man prøver at overbevise, jo enormt let blot at erklære sig uenig i prioriteringen af midlerne.

Et oplagt argument kunne også være at sige, at hvis forbindelsen overhovedet skal laves, skal der findes midler til at lave den ordentligt. Ellers skal den slet ikke laves, tak! Men et sådant argument - der ellers er meget fristende, når det kommer til M5, som til dels skal servicere et kontroversielt byudviklingsprojekt, der ikke engang har indbyggere de næste mange år (Lynetteholmen, hvis nogen er i tvivl) i stedet for at servicere andre dele af byen, der desperat har brug for mere offentlig transport - bryder jo med hele projektets køreplan og "den rigtige diskussion" - for beslutningen er jo allerede truffet, og nu handler det altså bare om at finde den bedste af de foreslåede løsninger...

Dette er som nævnt et meget tænkt eksempel, men det er den bedste måde, jeg kan beskrive den følelse af magtesløshed, jeg sidder med, mens jeg skriver disse linjer. Jeg føler mig som borger trængt op i et argumentatorisk hjørne, jeg slet ikke burde være i, hvor jeg skal forsøge at argumentere for noget, der synes komplet åbenlyst, men uanset hvor godt jeg gør dette, kan det altid trumfes med finansieringsmæssige argumenter, der umuliggør at få metroen gravet ned, fordi det hele skal klappes af i én stor aftale for M5, der allerede er sat i søen med en klar køreplan. Og selv om der som sådan er enighed om at pengene er givet godt ud ved en nedgravning, kan det alligevel gå tabt grundet teknikaliteter som betalingsaftalen mellem Københavns Kommune og Staten, anlægsloftet m.v.
Og hvem ved? Og 15 år kigger vi på en højbanemetro, som alle egentlig fortryder (lidt ligesom på Amager), men som alligevel er blevet en realitet, fordi Københavns Kommune gerne ville have den store, dyre M5-løsning med hele 10 nye stationer, men alligevel skulle forsøge at finde en måde at gøre den billigere på. En løsning, som langt de fleste var imod, men som var den, der var nemmest at gennemføre realpolitisk, fordi den var "billigere".

Det er selvfølgelig utopi, men jeg kan ikke lade være med at drømme om, at forslaget om en højbaneløsning bliver trukket tilbage. At nogle modige politikere stiller sig frem og siger, at det kom med ved en fejl, fordi hele processen gik for stærkt, og løsningerne ikke nåede at blive tænkt ordentligt igennem.
Det ville egentlig give ret god mening. Når man kigger på forslaget for M5, er det som om forslagsstillerne ikke har været bekendt med, at Margretheholm overhovedet findes, og endnu mindre at der er tale om et ekstremt velfungerende byområde, der forener ejerboliger og lejere, og som holder børnefamilierne i byen, fordi der her er nærhed til grønne trafikfri arealer tæt på centrum. Hvad kan ellers forklares, at der både kan foreslås en højbaneløsning pløjende igennem dette område, samtidig med at det snydes for et

metrostop, endda på et stykke af M5, hvor der kommer til at være 2500 meter mellem stoppet før og efter Margretheholm?
Kære beslutningstagere. Dette var egentlig mit forsøg på et høringssvar. Jeg havde måske håbet, det var blevet lidt bedre. Og jeg kunne også godt frygte, at det blev lidt for flyvsk og "talende". Med for få og for ukonkrete argumenter, som dårligt lader sig nedfælde i den såkaldte hvidbog.

Derfor følger her en liste med argumenter for, at jeg som beboer på Margretheholm er stærkt IMOD den foreslåede højbaneløsning:

- En metro skal stå i flere hundrede år. Lad os nu gøre det ordentligt fra starten af. Lige nu arbejdes der på at overdække dele af metroen mod Amager for at reducere støjgenerne, fordi man har indset, at det er uudholdeligt for beboerne i nærheden. Københavns Kommune har et støjproblem. Lad ikke udbygningen af metroen gøre dette værre.

- Højbanen vil gennembore et grønt område med store, gamle træer og et rigt dyreliv med blandt andet flagermus, hejrer, isfugle, skrubtudser og små frøer, vinbjergsnegle, bier og meget mere. Træerne vil skulle fældes, hvis der skal lægges en højbane. Erstatningsbiotoper er aldrig så gode som de naturlige. Og hvordan forestiller man sig, at de mange skrubtudser og frøer skal hoppe rundt på en byggeplads? Dyrene kommer for de flestes vedkommende til at dø.

- Det samme gør det unikke patchwork af aktiviteter, der præger området nu. Børn kan ikke lege og spille bold på en byggeplads, og der er ikke andre områder i nærheden, de kan bruge i stedet for. De rekreative aktiviteter vil ophøre. Også selvom miljøkonsekvensvurderingen påstår det modsatte.

- At bo på Margretheholm har gjort mig forelsket i livet i København. Jeg kan starte dagen med fredfyldte løbeture, en tur i vandet, en naturoplevelse – og alligevel passere Kongens Nytorv på cykel få øjeblikke senere. En højbanemetro vil smadre dette definitivt. Ikke kun for mig, men for resten af områdets beboere, der for de flestes vedkommende er børnefamilier, der bor i enten relativt små byhuse eller lejligheder, men som lige nu bliver boende, fordi nærområdet har noget helt unikt at byde på.

- Metroselskabet har selv indrømmet, at støjniveauet fra togene ofte overskrider grænseværdierne, når skinnerne ikke er slebet. Forestil jer, at have et tog, der passerer blot 20 meter fra ens soveværelse i døgndrift, med intervaller på 90 sekunder i myldretiden. For de 2000 beboere i "Udsigten" vil dette være en konstant kilde til støj og stress, der vil forringe vores livskvalitet og sundhed betydeligt. Så kan de, der har midlerne, flygte ud af byen til forstadskommunerne, mens andre må leve med forringet helbred. Hvordan er stress, støjgener og generel mistrivsel i øvrigt indregnet, når prisen på de to forslag skal sammenholdes?

- Når politikerne vælger den dyre metromodel syd om København, som bringer linjeføringen forbi Margretheholm, har de også et ansvar for at sikre, at denne løsning ikke generer unødigt. Andre steder i København, hvor metroen er en højbane, ligger områderne øde og golde hen, men i det mindste vidste folk, hvad de gik ind til, da de flyttede dertil. Der er desuden generelt mere plads rundt om højbanemetroen her, så man bedre kan komme væk fra den. På Margretheholm er der ikke plads, man kan ikke gå under metroen og komme ud til Amager Fælled og stadig nyde noget natur. En højbanemetro her vil definitivt ødelægge det grønne areal, så det bliver ubrugeligt, medmindre man nyder at have picnic under en højbane. Og vi flyttede ikke herud i forventning om en metro. Vi har boet her fredeligt i 10 år, og en højbanemetro vil være at rive tæppet væk under vores liv og i mange tilfælde vores privatøkonomi.

- Hvis ikke man vil bruge pengene på at grave M5 ned på strækningen til Refshaleøen, så drop hellere

bare denne del af strækningen for nu. Ikke ret mange mennesker på Margretheholm vil bruge den alligevel; vi skal typisk ikke til Amager, vi skal ind mod centrum, hvorfor cykel eller bus 2A stadig vil være at foretrække - især, når der ikke engang er et metrostop i nærheden. Turister, som ellers strømmer til Refshaleøen og Copenhill hele sommerhalvåret, vil heller ikke have særlig gavn af M5, af samme årsager - de fleste kommer fra centrum, ikke Amager, der er intet stop ved Copenhill, og det vil generelt bare stadig være mere belejligt at tage havnebussen, 2A eller en lejecykel.

- Apropros turister, så overser mkv'en stort set indvirkningen på den velfungerende turisme herude - både udenlandske turister samt dagsturister fra resten af København og Danmark, der kommer til området for at nyde de mange rekreative tilbud (streetfood market, laser-tag, klatring, festivaler, CopenHill, kabelbane til wakeboarding, gokart mm.) vil naturligvis blive negativt påvirket af en højbanemetro-byggeplads, der endda permanent vil umuliggøre en stor del af aktiviteterne.

- Den nye M4-linje er nedgravet, selvom den "kun" passerer nybyggeri på Engholmene. Metroen til Nordhavn kommer først op af jorden efter Århusgade-kvarteret. Resten af M5-linjen er også planlagt til at være nedgravet. Hvorfor skal beboerne på Margretheholm og Sejlklubben Lynetten være de eneste, der skal blive Sorteper i dette politiske spil om infrastruktur? Især når denne beslutning udelukkende skyldes etableringen af en kunstig ø, som er blevet
presset ned over hovedstadens indbyggere uden nogen forudgående demokratisk proces.

- Det er et politisk valg, at København hele tiden skal udbygges med nye områder og boliger, som det er tilfældet med Lynetteholm, og som er forklaringen på, at metroen skal forbi Margretheholm. Når politikerne vælger hele tiden at få byen til at vokse med nye indbyggere, så skylder de, at de ikke stiller de nuværende indbyggere værre. Det vil de gøre her. Derfor vil en højbanemetro være et gigantisk politisk svigt over for nuværende københavnere. Måske der slet ikke bliver behov for nye boliger på Lynetteholmen, når alle de københavnere, der kan, flygter fra en by med dalende livskvalitet, samtidig med at befolkningstilvæksten overordnet stagnerer.

Svar til: Høring 64791 af: Advokat Anders Baaner Skjærbæk

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
744

INDSENDT AF
Advokat Anders Baaner Skjærbæk

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Kromann Reumert

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Sundkrogsgade 5

HØRINGSSVAR

Som advokat for Witting Ejendomme koncernen ("Witting Ejendomme"), der i disse år udvikler en række ejendomme ved Amager Strandvejs begyndelse skal jeg herved på vegne af Witting Ejendomme fremkomme med kommentarer til den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5.

Witting Ejendomme har for få år siden opført boligejendommen Havglimt 1 (beliggende Amager Strandvej 20-26) og er netop ved at færdiggøre byggeriet af en ny boligejendom, Havglimt 2, beliggende Amager Strandvej 18. Herudover er Witting Ejendomme ved at projektere en ny boligejendom på hjørnet af Prags Boulevard og Amager Strandvej (Havglimt 3), hvorfor det især er de planlagte aktiviteter i relation til metrostationen v/ Prags Boulevard Øst og kontrol- og vedligeholdelsescentret, KVC, som vil påvirke Witting Ejendomme.

Etablering af ny adgangsvej til området syd for KVC på Prøvestenen

Witting Ejendomme har noteret sig, at det planlægges at etablere ny adgangsvej fra Amager Strandvej til området syd for KVC på Prøvestenen.

Dette forekommer umiddelbart uhensigtsmæssigt, da der på samme side af Amager Strandvej og i umiddelbar nærhed er en flerhed af vejadgange til Amager Strandvej og flere vejadgange skaber notorisk flere farlige situationer i trafikken.

Det er vores opfattelse, at adgangen området syd for KVC på en langt mere hensigtsmæssig måde vil kunne ske eksempelvis fra dette områdes nord-østlige hjørne, således at trafikken ledes ad Prøvestensbroen og nord om KVC og dernæst ad den eksisterende vej langs områdets kysttrækning. Der vil i forvejen være del trafik ad Prøvestensbroen og den yderligere trafik, som adgangen til området syd for KVC vil generere vil set i forhold til den eksisterende trafik være begrænset. Samtidig

er der ikke i området på Prøvestenen beboere, som vil kunne blive påvirket negativt af denne yderligere trafik.

Såfremt ovenstående løsning af den ene eller anden grund ikke er mulig, vil vi i stedet foreslå, at adgangen til området syd for KVC i første omgang sker ad en af de eksisterende vejadgange til Amager Strandvej med en efterfølgende forgrening ud til området. Herved opnås ,at trafikken på Amager Strandvej kan afvikles langt mere sikkert til glæde for området beboere og bløde trafikanter.

Som motivation for den nye adgangsvej er det i miljøkonsekvensrapporten pkt. 10.4 anført, at det i driftsfasen igen vil være muligt "*at etablere offentlig adgang til det rekreative område syd for KVC. Der etableres en ny adgangsvej og sti til Prøvestenen Syd, så den offentlige adgang for cyklister og gående genetableres, og aktiviteterne i form af hundeluftning m.v. vil være mulige i samme omfang som hidtil*".

Der er således i første omgang alene behov for at sikre cyklister og gående adgang, hvilket da ville kunne ske ved etablering af en stiforbindelse fra Amager Strandvej, således at motoriseret færdsel alene kunne ske på en af de to måder foreslået ovenfor, hvorved det undgås, at der skal etableres yderligere vejadgange til Amager Strandvej for kørende færdsel. Det bemærkes i denne forbindelse også, at udmundingen af den nye adgangsvej/-sti er placeret næsten overfor nedkørslen til parkeringskælderen til Havglimt 3, hvilket kan give en uhensigtsmæssig afvikling af trafikken (eksempelvis ses der slet ikke at være plads til at etablere de nødvendige svingbaner).

For en ordens skyld gør jeg opmærksom på, at det ikke fremgår af rapporten, at den omtalte adgangsvej vil skulle bruges til transporter til og fra byggepladsen, hvilket vi herefter har tilladt os at gå ud fra naturligvis ikke sker, da tung lastbiltrafik klos op ad boliger i sagens natur skal undgås i videst muligt omfang.

I samme forbindelse gør jeg opmærksom på, at det heller ikke er oplyst i rapporten at en eventuel vejadgang skulle forsynes med et trafiksignal, og dette vil efter vores opfattelse da også være ødelæggende for en flydende afvikling af trafikken på Amager Strandvej, da der i så fald vil være placeret to lyskryds umiddelbart efter hinanden.

Det erindres at det i rapportens pkt. 18.3.1 er anført, at "*vejen skal tilpasses de eksisterende planer for grunden på den modsatte side af Amager Strandvej dvs. Ved Amagerbanen Nord*", og i den forbindelse må det simpelthen konkluderes, at dette ikke vil være muligt, hvis der etableres en traditionel vej med adgang fra Amager Strandvej på det foreslåede sted.

Lastbilkørsel til og fra byggepladserne

Da der i kvarteret er blevet opført en lang række boliger og da endnu flere vil komme til i den nærmeste fremtid, bør der lægges afgørende vægt på hensynet til beboerne ved tilrettelæggelsen af transporter til og fra byggepladserne til såvel metrostationen v/ Prags Boulevard Øst som KVC.

I den forbindelse vil vi foreslå, at transporter til og fra begge byggepladser sker ad de i rapporten viste ruter nord for begge anlæg, så disse transporter ikke sker gennem krydset Prags Boulevard/Amager Strandvej.

Baggrunden for dette forslag er som nævnet hensynet til de mange beboere (og kommende beboere) i området omkring krydset mellem Prags Boulevard/Amager Strandvej samt starten af Amager Strandvej, som risikerer at blive udsat for massiv negativ påvirkning i form af støj, støv og udstødningsgasser m.v. Det skal i den forbindelse erindres, at dette område, som er omfattet af den

nyligt vedtagne lokalplan "Ved Amagerbanen Nord" i forvejen vil være plaget af sådanne gener i form af de byggeaktiviteter, som udviklingen af dette område i sig selv resulterer i i de kommende år.

Linjeføring

Afslutningsvis bemærkes, at den planlagte linjeføring for den Sydlige Løsning vil føre metroen ind under området omfattet af lokalplanen Ved Amagerbanen Nord, hvor opførelsen af nye byggerier kun lige er begyndt. Den påtænkte linjeføring vil givetvis medføre en rækkes skrappe restriktioner for aktiviteter i grunden/piloteringsmuligheder, som vil påvirke grundejernes muligheder for at realisere lokalplanens byggemuligheder.

Der skal på den baggrund lyde en opfordring til at vælge en linjeføring, som ikke går under lokalplansområdet eller begrænse projektet til den Nordlige Løsning, som der alene synes at være behov for på nuværende tidspunkt.

På forhånd tak.

Svar til: Høring 64791 af: Lars Tingbjerg Danielsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
743

INDSENDT AF
Lars Tingbjerg Danielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Nordøstamager Skole

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Nordre Digevej 46, st. tv.

HØRINGSSVAR

Reg.: Høringssvar, Metrolinje M5, Afgreningskammer Jenagade

På vegne af Skolebestyrelsen, repræsenterende den på skolen indskrevne elevgruppes forældre udtrykkes herved bekymringen for den trafikale påvirkning som beskrevet i Miljøkonsekvensrapport for M5, udført af Metroselskabet I/S og publiceret maj 2024.

NordØstAmager Skole (NØA) med adresse på Holmbladsgade 117 udgør undervisningstilbuddet som distriktets folkeskole og vil med fuldt elevtal have knapt 900 elever. Med et skoledistrikt, der dækker såvel nord og syd for Holmbladsgade såvel som øst og vest for Strandlodsvej vil meget store dele af skolens elever færdes i nærhed af den mulige byggeplads, specielt i tidsrummet omkring skolestart kl. 08:00.

I forbindelse med etablering af skolen og dertilhørende projekt om Sikre Skoleveje udlagde Københavns Kommune Teknik- og Miljø Forvaltning (KK TMF) Jenagade og Nyrnberggade som en del af den trafikale løsning på elevernes adgang til skolen. At etablere en korridor for tung trafik fra Holmbladsgade via Jenagade til byggepladsen i myldretiden vil således eskalere en allerede uholdbar situation hvor mange typer trafikanter færdes samtidig på meget lidt plads. Den primære færdsel ad Jenagade til Nyrnberggade udføres pt. i bil, i overensstemmelse med KK TMF´s anvisninger for biltrafik, der i stedet for at aflevere eleverne på Holmbladsgade henvises til videre kørsel fra Holmbladsgade, via Strandlodsvej, Jenagade og Nyrnberggade hvor der er etableret kiss´n´ride areal. Hertil må tillægges en mængde elever både til fods og på cykel på Jenagade, der uden cykelsti er præget af meget dårlige oversigtsforhold, videre til Nyrnberggade.

For yderligere uddybning vdr. projektet NØA, Sikre Skoleveje henvises til NØA, Sikre Skoleveje henvises til vedhæftede ”Projektgennemgang - NØA Skole, sikre skoleveje”, dateret 10-05-2022

Med afsæt i den manglende hensyntagen til skolens trafikafvikling i morgenmyldretiden herunder både et ikke inkluderet antal biler og ikke mindst hensynet til bløde trafikanter helt ned i

indskolingsalderen kan vi således ikke genkende den udlagte trafikale påvirkning som værende "moderat".

Vi mener desuden, at påvirkningen "stor" for sundhed og sikkerhed ikke har taget behørigt hensyn til færdslen af skolens elever på Jenagade, hvorfor den egentlige påvirkning reelt vil være endnu større.

Idet vi på NØA ønsker aktivt at være del af konstruktive løsninger for børn, lokalområdet og København som helhed opfordrer vi til øget opmærksomhed på trafikafviklingen i området Holmbladsgade, Strandlodsvej, Jenagade og Nyrnberggade. Vi støtter derfor op om en lysreguleret overgang i krydset mellem Strandlodsvej og Jenagade ud fra samme betragtninger som i sin tid lå til grund for etablering af lysreguleringen af krydset Strandlodsvej/Holmbladsgade, jf. vedhæftede "TM91 Sikre skoleveje ved Arenakvarterets Skole, Skolen ved Kødbyen samt NØA", dateret 28-06-2021 og i tillæg hertil den forøgede trafikmængde til byggefeltet på Jenagade. Yderligere stiller vi desuden forslag, om forbud mod kørsel med tunge køretøjer i tidsrummet hvor skolen oplever den største trafik, i.e. 07:30 til 08:15 på hverdage. Kørselsforbuddet foreslås indført på hele området nord for Lergravsvej, Strandlodsvej mellem Lergravsvej og Uplandsgade/Prags Boulevard, øst for Bremensgade samt Holmbladsgade nord for krydset med Østrigsgade/Vermlandsgade.

Slutteligt efterspørger vi en opdateret trafiktælling, idet tallene fra 2019, specielt de anviste 13.1 % tung trafik, ikke længere anses for værende retvisende, områdets udvikling taget i betragtning.

Vi står desuden til rådighed for yderligere dialog og fortsat samarbejde.

På vegne af Skolebestyrelsen samt skolens børn og forældre

Lars T. Danielsen, Forperson Skolebestyrelsen, NØA.

MATERIALE:
projektgennemgang - noea skole sikre skoleveje.pdf
tm91 sikre skoleveje ved arenakvarterets skole skolen ved koedbyen samt noea.pdf

Ba
TMF MKB Cykel og Vejprojekter
Teknik- og Miljøforvaltningen

Projektgennemgang - NØA Skole, sikre skoleveje

Referat fra gåtur med Amagerøst Lokaludvalg, 5. maj 2022

Deltagere

10-05-2022

Sagsnummer i eDoc
21-3658 100147

Sagsbehandler
Tina Pardi Aalund

Amagerøst Lokaludvalg
Susanne Møller (formand)
Lasse Rossen (næstformand)
Felicia Fock
Robert Olsen (Kofoeds Skole)
Frida Jans (lokaludvalgssekretær)

Skolen i Nordøstamager
Marie Beklar (skoleleder)
Lars Danielsen (formand for skolebestyrelsen)

TMF MKB Cykel og Vejprojekter
Stefan Larsen, Projektchef
Tina Pardi Aalund, Projektleder - referent
Steffan Schiermer Nielsen, Projektleder hos Viatrafik, ekstern rådgiver

Formål

Mødet havde følgende formål:

- At præsentere projektet med baggrund i de tiltag der er givet mandat til at udføre
- At høre om den lokale adfærd og få input til det planlagte projekt
- At aftale hvordan den videre involvering og dialog omkring projektet skal foregå

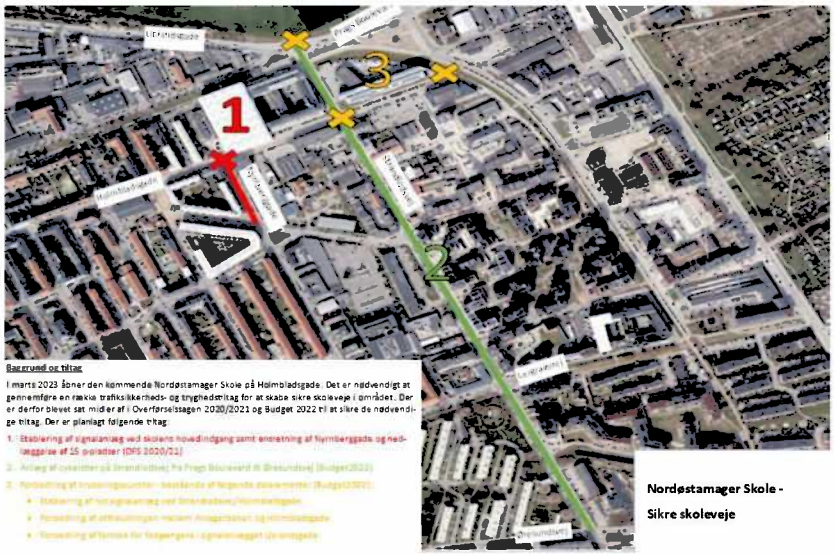
Projektpræsentation

Projektet befinder sig i projektforslagsfasen, hvor det første oplæg til geometrien er lavet. Oversigtskortet indsat nedenfor blev udleveret til de fremmødte og gennemgået.

På turen blev der gjort ophold på Nyrnberggade ved Kofoed Skole, i krydset Strandlodsvej/Holmbladsgade og i krydset Strandlodsvej/Uplandsgade.

Undervejs blev tekniske tegninger af aktuelle nedslagspunkter trukket frem som grundlag for drøftelserne på turen.

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S



Nordøstamager Skole - Sikre skoleveje

Dialog og input

Nyrnberggade

Der etableres signalanlæg i krydset Nyrnberggade/Holmbladsgade for at skabe et sikkert krydsningspunkt nær skolen. Nyrnberggade ensrettes fra Jenagade mod Holmbladsgade og der nedlægges ca. 16 parkeringspladser for at skabe plads til afmærket cykelbaner i begge sider af vejen. Parkering bevares i den ene side af Nyrnberggade.

Der blev stillet spørgsmål til, hvorvidt det er muligt at vende ensretningen og etablere kiss and ride på Nyrnberggade. Yderigere blev det foreslået at lave p-forbud i morgentimerne, så p-spor kan anvendes til kiss and ride.

Forvaltningen undersøger muligheden for at etablere kiss and ride på Nyrnberggade i den videre projektering.

Kommentar til referat modtaget fra Lokaludvalget den 30. maj 2022: Forslaget om at lave parkeringsforbud i morgentimerne for at lave kiss and ride var i stedet for at nedlægge de 16 parkeringspladser. Forslaget var at lave parkeringsforbud i skoletiden i stedet for at nedlægge P pladserne helt. Begrundelsen er at der her ikke er alternativer som parkeringskældre til beboerne.

Holmbladsgade, ved skolen

Som en del af skolebyggeriet etableres der kiss and ride ud for skolen på den nordlige side af Holmbladsgade (skolesiden). Desuden er der planlagt en nærgenbrugsstation på Holmbladsgade, umiddelbart vest for Kofoed Skole, hvortil der etableres en p-lomme. De to projekter

ligger udenfor skolevejsprojektets mandat, men vil blive koordineret i udførelsen.

Der var forslag om at anvende særlig afmærkning på kørebanen udfor Holmbladsgade, for at gøre bilister opmærksom på skolebørnene.

Forvaltningen har kendskab til eksempler, hvor der er anvendt kreativ afmærkning på veje omkring skoler og institutioner. Dog kan en kreativ afmærkning på kørebanen skabe tvivl omkring arealets formål, med fare for at blive opfattet som lege- og opholdsareal. Forvaltning kan dermed ikke anbefale denne form for afmærkning på Holmbladsgade, som har gennemkørende trafik.

Hastighedsgrænsen er 40 km/t på Holmbladsgade, hvilket er markeret med pudebump. Der er p.t. ikke planer om at nedsætte hastigheden yderligere på Holmbladsgade.

Der opsættes færdselstavler for skolevej (A22) på Holmbladsgade.

Strandlodsvej
Der etableres cykelstier i begge sider af Strandlodsvej fra Prags Boulevard til Øresundsvej. For at skabe plads til cykelstier nedlægges der ca. 76 p-pladser langs Strandlodsvej. P-pladserne anlægges i den vestlige side af Strandlodsvej mellem Prags Boulevard og Jenagade og i østlig side syd for Jenagade, hvormed der opstår en forskydning af kørebanen udfor Jenagade.

Cykelstierne blev positivt modtaget, med en forventning om, at det vil "rydde op i vejbilledet". Nedlæggelse af p-pladser forventes ikke at blive en udfordring i dette område, da der etableres p-kældre i forbindelse med nybyggeri.

Jenagade
Udmundingen af Jenagade ved Strandlodsvej snævres ind som en del af projektet. Indsnævringen sker med henblik på at synliggøre vigepligten og sænke hastigheden for ind- og udkørende trafik.

Der blev stillet spørgsmålstegn til, hvorfor forholdene ikke forbedres for cyklister på Jenagade, da det er korteste rute til skole for en del af skolens opland. Desuden benyttes sportshallen på Jenagade flittigt. Krydset Jenagade/Nyrnberggade opleves som særligt farligt, fordi vigepligten på Nyrnberggade overses.

Lokaludvalget gjorde opmærksom på et sideløbende projekt, hvor blandt andet Jenagade spærres for biltrafik i myldretiden.

Selve Jenagade ligger udenfor dette projekts mandat, hvor cykelstier langs Strandlodsvej med krydsningspunkt ved Holmbladsgade er

prioriteret. Oplysningerne om farlige situationer i krydset Jenagade/Nyrnberggade tages i betragtning ved genbesøg af ensretningen på Nyrnberggade, ligesom afmærkningen i krydset vil blive set efter i forbindelse med projekteringen.

Signalanlæg Strandlodsvej/Holmbladsgade
Der etableres et nyt signalanlæg i krydset Strandlodsvej/Holmbladsgade. Signalanlægget skal fungere som sikkert krydsningspunkt for bløde trafikanter.

Der blev stillet spørgsmålstegn ved, hvorfor der ikke laves tiltag for cyklister på den østlige del af Holmbladsgade (fra Strandlodsvej til stien langs Amagerbanen).

Den østlige del af Holmbladsgade ligger udenfor dette projekts mandat. Forvaltningen er enig i at der kan opstå farlige situationer, når parkerede biler bakker ud på kørebanen, hvor der færdes cyklister.

Forbedring af forholdene for fodgængere i signalanlægget Strandlodsvej/Uplandsgade
Krydsningshellen rykkes mod vest på Uplandsgade, så den giver direkte adgang til stien ind til Kløvermarken, samtidig med at bredden på krydsningshellen og fodgængerfeltet udvides. Signaldetekteringen ændres, så grøntid forlænges for fodgængere, når større grupper skal krydse Uplandsgade.

Da det kan være svært at holde styr på mange mindreårige ved krydsning, blev det foreslået at opsætte et hegn mellem fortov og cykelsti på hver side af fodgængerfeltet, som afskærmning mod fodgængerperroner.

Det blev påpeget at afslutningen på den dobbeltrettede supercykelsti (langs Amagerbanen) ved Strandlodsvej er uhensigtsmæssig. Det blev foreslået at lade stikrydsningen indgå i signalanlægget eller som minimum lave en krydsningshelle. Der blev henvist til et lignende krydsningspunkt ved Korsvejens Skole.

Forvaltningen anerkender at placering af stiens afslutning er problematisk i forhold til krydsning af Strandlodsvej. Samtidig påpeges kompleksiteten og risikoen ved at udvide et signalanlæg med adskilte krydsningspunkter, ligesom der kan opstå problemer i forhold til det nye signalanlæg ved Holmbladsgade, som ligger i meget kort afstand til krydsningspunktet. Yderligere er der bekymring for, at en krydsningshelle uden signalregulering vil skabe falsk tryghed, mens den inviterer til, at Strandlodsvej krydses ud for stiafslutningen i endnu højere grad end det sker i dag.

Forvaltningen undersøger mulighederne for at integrere en stikrydsning i projektet eller om der kan være alternative løsninger på problemet.

Den videre proces

Det aftaltes, at al kommunikation mellem lokaludvalget og projektlederen på skolevejsprojektet går gennem lokaludvalgets sekretær.

Referat fra nærværende møde fremsendes til kommentering hos de fremmødte mødedeltagere. Kommentarer til referatet bedes fremsendt inden udgangen af uge 20.

Projektet forventes udsendt i høring til august 2022. Kommentarer som ligger udenfor projektets mandat bedes fremsendt som høringssvar.

Budget 2022
Teknik- og Miljøforvaltningen
Den 28. juli 2021

TM91 Sikre skoleveje ved Arenakvarterets Skole, Skolen ved Kødbyen og Nordøstamager Skole, flere bydele





Baggrund

De kommende skoler Nordøstamager Skole, Arenakvarterets Skole og Skolen i Kødbyen åbner i perioden december 2022 – juni 2024, og det er nødvendigt at gennemføre trafiksikkerheds- og tryghedstiltag for at skabe sikre skoleveje.

Initiativerne i dette budgetnotat omfatter anlæg og drift af sikre skoleveje, herunder cykelstier og lysregulering ved de tre nye skoler. Alle forslag til tiltag ligger på vejene udenfor skolernes egen matrikel.

Tiltag til skoleveje etableres almindeligvis i forbindelse med byggeriet, men der er for disse tre konkrete skoler ikke afsat midler hertil. Budgetnotatet er koordineret med Børne- og Ungdomsforvaltningen og Økonomiforvaltningen.

Indhold

Dette budgetnotat omfatter tiltag, der er nødvendige for at sikre skolevejene for de tre nye skoler, og hvor der ikke allerede er planlagte projekter, der ellers ville forbedre trafiksikkerheden på netop disse skoleveje.

Afklaring af behovet for tiltag vedr. sikre skoleveje for de tre nye skoler tager udgangspunkt i sikre skolevejsanalyser udarbejdet i forbindelse med planarbejdet for skolerne og i forvaltningens erfaringer med eksisterende trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på det som bliver de nye skoleveje.

Initiativ 1a. Nordøstamager Skole – Cykelstier på Strandlodsvej (11,3 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:

- Anlæg af cykelstier på Strandlodsvej på den nordlige del fra Prags Boulevard til Øresundsvej. I forbindelse med udbygningsaftaler udfører privat bygherre cykelsti på dele af den østlige side af Strandlodsvej. Initiativ 1a omfatter de ca. 800 meter cykelsti, som ikke udføres af private.

I forbindelse med høringen af lokalplanen har flere borgere kommenteret forholdene for skolebørn på Strandlodsvej. Det må derfor forventes at cykelsti på Strandlodsvej og signalet ved Holmbladsgade/Strandlodsvej vil have et stort lokalt fokus.

I forbindelse med etablering af cykelsti, bliver det nødvendigt at nedlægge et antal parkeringspladser. Det har ikke været muligt at finde erstatningsparkeringspladser. De nye byggerier i området er dækket med parkering i konstruktion

Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 1a

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
158	Uden for Zone	76	Klokken 22: 80-90% Syd for Lergravsvej 90-100% nord for Lergravsvej	0

Initiativ 1a har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

Hvis der bevilges midler ved Budget 2022, vil initiativ 1a være klar til ibrugtagning i august 2024, dvs. efter skolens ibrugtagning december 2022. En tidligere ibrugtagning, december 2023, vil forudsætte en fuld stjernemarkering og dermed, at midlerne kan frigives direkte med budgetaftalen, hvormed Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen ikke forelægges projektforslag.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges 2. halvår 2023 indstilling om frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Initiativ 1b. Nordøstamager Skole – Øvrige tiltag (4,5 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:

- Etablering af nyt signalanlæg ved Strandlodsvej/Holmbladsgade.
- Forbedring af stitilslutningen mellem Amagerbanen og Holmbladsgade, der i dag fremstår med uklar vigepligt og dårlig oversigt.
- Forbedring af forhold for fodgængere i signalanlægget Uplandsgade – Strandlodsvej med f.eks. udvidelse af midterhelle og detektering af fodgængere.

Krydset Holmbladsgade/Strandlodsvej opleves af fodgængere og cyklister i dag som problematisk, og der må forventes reaktioner fra forældre og lokaludvalg, hvis skolebørn skal krydse det uden signalregulering.

Initiativets økonomi er opjusteret sammenlignet med budgetnotat fra Budget 2021. Dette skyldes, at krydset Uplandsgade-Strandlodsvej, modsat tidligere, er medtaget efter drøftelser med Lokaludvalg og Børne- og Ungdomsforvaltningen.

Hvis der bevilges midler ved Budget 2022, vil initiativ 1b være klar til ibrugtagning i oktober 2023, dvs. efter skolens ibrugtagning december 2022.

Initiativ 1b har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 2. Arenakvarterets Skole (6,9 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:

- Tydeligere markering af stiforbindelse mellem arenaen og skolen.
- Etablering af nyt signalanlæg på Arne Jacobsens Allé ved Edward Thomsens Vej.
- Etablering af fodgængerovergange i signalanlægget på Arne Jacobsens Allé ved Ove Arups vej.

- Anlæg af ny cykelsti langs Slusevej samt stikrydsning ved Kay Fiskers Vej.

Dele af infrastrukturen omkring Arenakvarterets Skole opleves i dag ikke som tryg og sikker for lette trafikanter. Dette forhold vil blive forstærket med en ny skole ved Royal Arena.

Hvis der bevilges midler ved Budget 2022, vil initiativ 2 være klar til ibrugtagning i oktober 2023, det vil sige to måneder efter skolens ibrugtagning august 2023.

Initiativ 2 har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykel- eller bilparkeringspladser.

Initiativ 3. Skolen i Kødbyen (3,0 mio. kr. i anlæg)
Initiativet omhandler:

- Anlæg af ny cykelsti på Gasværksvej mellem Istedgade og Vesterbrogade.
- Forbedring af forholdene for bløde trafikanter på Abel Catrines Gade/Viktoriasgade.
- Forbedring af krydsning af Søndre Boulevard ved Absalonsgade for gående og cyklister.

Med etablering af skolen i Kødbyen vil hovedparten af skolens elever få en væsentlig længere skolevej, da skolen bliver placeret udenfor skoledistriktet. Det må således forventes, at en del børn vil benytte cykel til skole, frem for i dag hvor mange bor i gåafstand til skolen.

Tiltagene forventes at være klar til ibrugtagning i oktober 2023 og således inden skolens ibrugtagning i juli 2024.

Etablering af cykelstien på Gasværksvej mellem Istedgade og Vesterbrogade vil betyde, at 25 parkeringspladser skal nedlægges. På nuværende tidspunkt er der kun cykelsti på den ene side af Gasværksvej, men Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at Skolen i Kødbyen vil øge antallet af cyklister, hvilket nødvendiggør etablering af cykelsti i den side af Gasværksvej, hvor der ikke er cykelsti i dag.

Konsekvenser for bilparkeringspladser - initiativ 3

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/ udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægnings-procent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
25	Grøn	25	Over 100 % kl. 22	0

Initiativ 3 har ikke konsekvenser for træer eller for antallet af cykelparkeringspladser.

Overordnede målsætninger og effekter
Indsatsen medvirker til at skabe sikre og trygge skoleveje ved skolerne og forventes således at få flere børn til at cykle eller gå frem for at blive kørt i bil. Dette understøtter kommunens vision om nul dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2025 og bidrager til opfyldelse af målene i Kommuneplan 2019 samt Cykelstrategi 2011-2025 om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,7 mio. kr. i perioden 2022-2024.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2023, 0,2 mio. kr. i 2024 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2024 og frem til renhold og vintertjeneste samt drift af signalanlæg.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2024 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget *(1.000 kr. - 2022 p/l)*	**Styrings-område**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**I alt**
1a. Nordøstamager skole - Cykelstier på Strandlodsvej						
Anlæg	Anlæg	679	1.131	9.500		**11.310**
Afledt drift	Service			13	40	**53**
Initiativ 1a i alt		**679**	**1.131**	**9.513**	**40**	**11.363**
1b. Nordøstamager skole - øvrige skolevejsprojekter						
Anlæg	Anlæg	565	3.959			**4.524**
Afledt drift	Service		10	50	50	**110**
Initiativ 1b i alt		**565**	**3.969**	**50**	**50**	**4.634**
2. Arenakvarterets Skole - skolevejsprojekter						
Anlæg	Anlæg	679	6.221			**6.899**
Afledt drift	Service		13	80	80	**173**
Initiativ 2 i alt		**679**	**6.234**	**80**	**80**	**7.072**
3. Ny Skole i Kødbyen - skolevejprojekter						
Anlæg	Anlæg	339	2.658			**2.997**
Afledt drift	Service			12	12	**24**
Reduktion af parkeringsindtægter	Service		400	400	400	**1.200**
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter		-400	-400	-400	**-1.200**
Initiativ 3 i alt		**339**	**2.658**	**12**	**12**	**3.021**
Udgifter i alt		**2.262**	**13.991**	**9.655**	**182**	**26.090**

Risikovurdering

Den overordnede vurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mer-/mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Mer-/mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Budget 2022
Teknik- og Miljøforvaltningen
Den 28. juli 2021

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg *(1.000 kr. - 2022 p/l)*	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
- Projektering (ekstern), initiativ 1a	TMU	2000	600	1.000	600		**2.200**	2.200*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1a	TMU	2000			7.800		**7.800**	
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1a	TMU	2000	79	131	1.100		**1.310**	*
- Projektering (ekstern), initiativ 1b	TMU	2000	500	250			**750**	750*
- Udførsel (ekstern), initiativ 1b	TMU	2000		3.250			**3.250**	3.250*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 1b	TMU	2000	66	459			**524**	*
- Projektering (ekstern), initiativ 2	TMU	2000	600	400			**1.000**	1.000*
- Udførsel (ekstern), initiativ 2	TMU	2000		5.100			**5.100**	5.100*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000	79	721			**799**	*
- Projektering (ekstern), initiativ 3	TMU	2000	300	350			**650**	650*
- Udførsel (ekstern), initiativ 3	TMU	2000		2.000			**2.000**	2000*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 3	TMU	2000	39	308			**347**	*
Anlægsudgifter i alt			**2.262**	**13.968**	**9.500**		**25.730**	**14.950***
Afledte serviceudgifter								
Initiativ 1a. Afledt drift	TMU	1000			13	40	**53**	
Initiativ 1b. Afledt drift	TMU	1000		10	50	50	**110**	
Initiativ 2. Afledt drift	TMU	1000		13	80	80	**173**	
Initiativ 3. Afledt drift	TMU	1000			12	12	**24**	
Afledte serviceudgifter i alt				**23**	**155**	**182**	**360**	
Afledte servicemåltalseffekter								
Initiativ 3. reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010		400	400	400	**1.200**	
Afledte måltalseffekter i alt				**400**	**400**	**400**	**1.200**	
Finansposter								
Initiativ 3 – statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500		-400	-400	-400	**-1.200**	
Finansposter i alt				**-400**	**-400**	**-400**	**-1.200**	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Budget 2022
Teknik- og Miljøforvaltningen
Den 28. juli 2021

Bydækkende									
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/Kgs. Enghave	x	Valby		Amager Øst	x
Nørrebro		Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest	x

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Der er ved Overførselssagen 2020-2021 givet 3,1 mio. kr. til etablering af signalanlæg ved Nordøstamager Skoles hovedindgang og til heraf nødvendig ensretning af Nyrnberggade og nedlæggelse af p-pladser.

(1.000 kr., løbende p/l)	**2021**
Overførselssagen 2020-2021	3.100
Afsatte midler i alt	**3.100**

Svar til: Høring 64791 af: Ole Damsgaard

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
742

INDSENDT AF
Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danmarks Naturfredningsforening København

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Masnedøgade 20

HØRINGSSVAR

DN mener at der er så store problemer med de forudsætninger der er lagt til grund for denne miljøkonsekvens rapport, at den må suppleres med nye beregninger der tager udgangspunkt i Danmarks Statistiks nedjusterede fertilitetsforventninger.

Nye beregninger kan meget vel blotlægge, at en byudvikling i den københavnske østhavn er overflødig.

Det er også afgørende at hele infrastrukturen til Østhavnen vurderes under et – og ud fra realistiske forudsætninger der bl.a. tager højde for om der er transport-kapacitet nok og hvilken konsekvenser en bydannelse på op mod 109.000 indbyggere vil have for den øvrige infrastruktur i Hovedstadsregionen og specielt byen København. Vi har ikke råd til at gentage fortidens planlægningsfejl.

Som kompensation for de naturødelæggelser som anlæg af M5 vil medføre forventes, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm, som i nogen grad kan kompensere tabet. DN mener at denne antagelse er utilstrækkelig som kompenserende foranstaltning medmindre der aktivt tages initiativ til at udarbejde og implementere en samlet naturplan som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen som inkluderer de mange forskellige aktiviteter der er under planlægning i Østhavnen. Naturplanen skal omfatte padder, flagermus og fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder.

MATERIALE:
dn hoeringssvar m5 26.09-final.pdf

DN København
Forperson: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstforperson Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks Naturfredningsforening

Dato: 26. september 2024

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen

Høring af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

Resume

DN mener at der er så store problemer med de forudsætninger der er lagt til grund for denne miljøkonsekvens rapport, at den må suppleres med nye beregninger der tager udgangspunkt i Danmarks Statistiks nedjusterede fertilitetsforventninger.

Nye beregninger kan meget vel blotlægge, at en byudvikling i den københavnske østhavn er overflødig.

Det er også afgørende at hele infrastrukturen til Østhavnen vurderes under et – og ud fra realistiske forudsætninger der bl.a. tager højde for om der er transport-kapacitet nok og hvilken konsekvenser en bydannelse på op mod 109.000 indbyggere vil have for den øvrige infrastruktur i Hovedstadsregionen og specielt byen København. Vi har ikke råd til at gentage fortidens planlægningsfejl.

Som kompensation for de naturødelæggelser som anlæg af M5 vil medføre forventes, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm, som i nogen grad kan kompensere tabet. DN mener at denne antagelse er utilstrækkelig som kompenserende foranstaltning medmindre der aktivt tages initiativ til at udarbejde og implementere en samlet naturplan som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen som inkluderer de mange forskellige aktiviteter der er under planlægning i Østhavnen. Naturplanen skal omfatte padder, flagermus og fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder.

Graverende historiske planlægningsfejl

Selvom Metroselskabets direktion har påstået det modsatte[1]; var det en graverende planlægningsfejl at reducere det der i 1995 hed den københavnske minimetro fra 4 til kun 3 vogne - og samtidig reducere stationerne tilsvarende[2].

Det stod allerede klart i 1998, på en høring arrangeret af Folketingets Trafikudvalg[3].

Metroselskabet fik først i 2020 udarbejdet en rapport der kom frem til at det i dag vil koste 6,2 milliarder kr. at sætte en ekstra vogn på metroen4[4]. En regning der i givet fald skulle deles

1 Berlingske: Metro-tog presset af myldretid, 2. marts 2006
2 Ingeniøren: Professor angriber metroens forældre: »De burde holdes ansvarlige«, 18/9-2020
3 Københavns Metro: Resumé og udskrift af høring i Folketinget den 10. juni 1998
4 Udredning om mulighederne for og konsekvenserne af indførelse af 4-vognstog på M1/M2

mellem interessenterne, hvor Københavns kommune ejerandel er 50%. Københavns kommune valgt i stedet i en principaftale indgået i regi af Lynetteholmforligskredsen[5], at afsætte 6,3 milliarder københavnske skattekroner til en udbygning af den, indtil da, selvfinansierende metro jf. principaftale om anlæg af Lynetteholmen fra oktober 2018.

KIK2 rapporten fra 2017[6] har identificeret mange af de selvskabte problemer i myldretiden og i høj grad den manglende kapacitet over havnesnittet. Da der tilsyneladende ikke er planer om at ombygge M1/M2 til 4-vognstog, er den sydlige løsning fra Prøvestenen til Københavns Hovedbanegård er den eneste variant/etape der forholder sig eksplicit til de kritiske og voksende kapacitetsproblemer på M1/M2.

Det kan begrunde en metro fra Hovedbanen til Prøvestenen. Vi finder imidlertid at grundlaget for metro efter Prøvestenen er yderst usikkert og måske reelt ikke til stede.

Lang tradition for at regne forkert

Metroselskabet har en lang tradition for at regne forkert. Da Folketinget vedtog den første etape af den københavnske metro (M1/M2), var en central del af beslutningsgrundlaget, at 89 mio. passagerer - efter år - ville køre med metroen (trafikmodellen OTM 4.0). De realiserede passagertal har imidlertid været næsten 25 millioner mindre i alle årene. Hvilket sammen med historisk store budgetoverskridelser, medførte at den oprindelige metro i 2007 var insolvent[7] og politisk måtte rekapitaliseres.

Meget tyder på at Metroselskabet også her fejlvurderet passagergrundlaget for Metrocityringen. Aktuelt er man så langt efter forretningsstrategiens passagermål[8], at Metroselskabet bestyrelse den 31. maj 2024 besluttede at reducere forventninger til passagertallet i 2024 med hele 6 millioner passagerer.

Metroselskabet har selv oplyst i forbindelse med udarbejdelse af følsomhedsberegninger til langtidsbudget 2023[9], at hvis passagertallet, som nu, er 10% under basisforudsætning, vil selskabet vil ikke være i stand til at kunne tilbagebetale sin gæld. En gæld der aktuelt er på omkring 36,5 milliarder kr. og som forventes at vokse yderligere i de kommende år.

Det nuværende passagertal ligger kun lige over de nødvendige 90% af basisforudsætningen og en usikker investering i en M5 kan meget vel bringe Metroselskabet under de 90% og dermed ude af stand til at betale gælden.

Forudsætningerne bagved Miljøkonsekvensrapportens trafikfremskrivninger

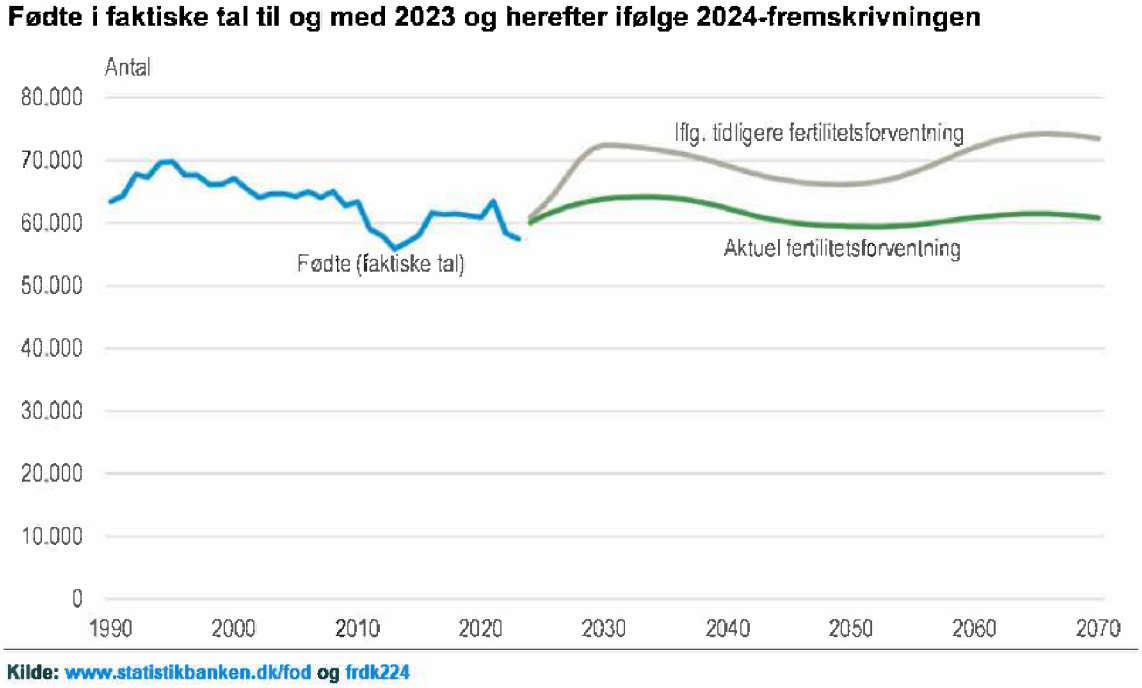
Det fremgår af den opdateret passagerprognose og perspektivanalyse for M5: Beregningsforudsætninger 2035, 2050 og 2070[10], at der arbejdes med en ny by i den københavnske Nord/Østhavnen på op med 109.378 indbyggere og 73.738 arbejdspladser.

5 Principaftale om Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025, juni 2023
6 Københavns Kommune: Udbygning af kollektiv infrastruktur i København, KIK2
7 Cost Overruns and Demand Shortfalls in Urban Rail and Other Infrastructure, februar 2007
8 Fremtidens metro: Strategi 2023-2026
9 Metroselskabets langtidsbudget for 2023 december 2022
10 Christian Overgård Hansen: Beregningsforudsætninger 2035, 2050 og 2070, 4. maj 2024

Område	2022	2035	2050	2070
Nordhavnen	3.539	12.336	24.628	34.724
Kløverparken*	4	3.176	11.304	11.521
Refshaleøen*	2.330	5.205	17.678	18.921
Lynetteholm	0	0	10.762	44.212
I alt	5.873	20.717	64.372	109.378

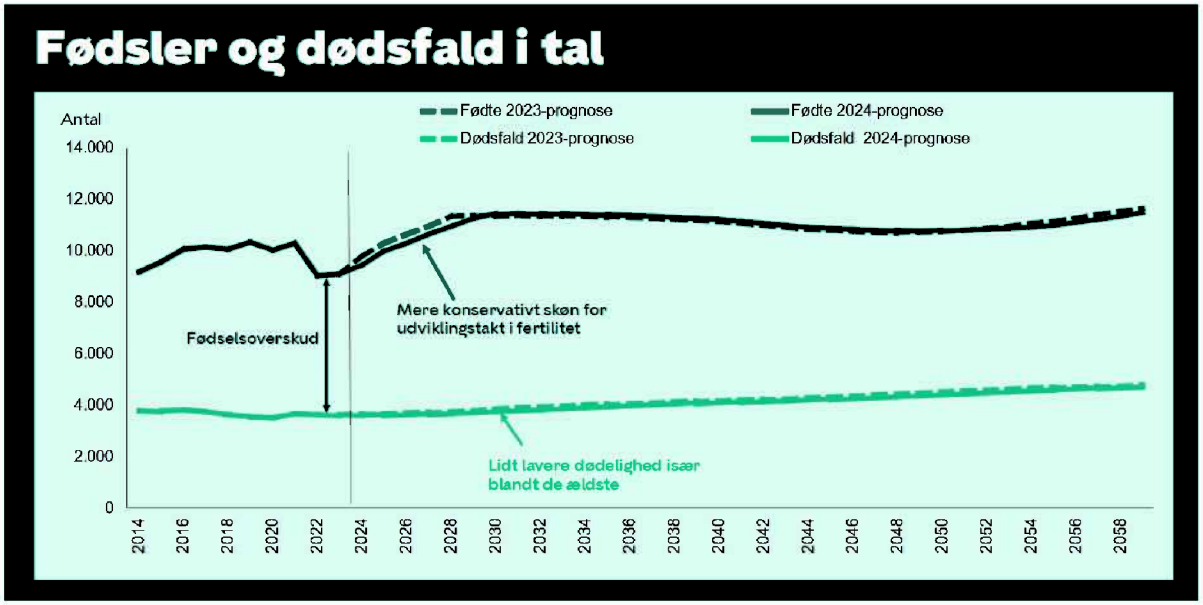
Tabel 5 Forudsat befolkning i Nordhavn og Østhavnen. Kilde: Københavns Kommune (* omfatter geografisk større område end anvendt i Hansen (2022))

Der er ikke nærmere redegjort for hvordan Københavns kommune kommer frem til denne befolkningsvækst. Både Danmarks Statistik og Kommunen selv regner i deres befolkningsprognoser, at der årligt flytter flere ud af København end ind. Ser man på befolkningsprognose 2024[11] og fertiliteten, forudsættes der i VVM'en helt i modstrid med Danmarks Statistik[12] at fertiliteten vender tilbage til historiske niveau og væk fra det nuværende lave niveau. Der er ikke redegjort for denne basale forudsætning, der i denne sammenhæng har meget stor betydning for passagertallet frem mod 2075 i M5-metroen og By & Havn indtægter fra salg af byggeretter i samme periode.



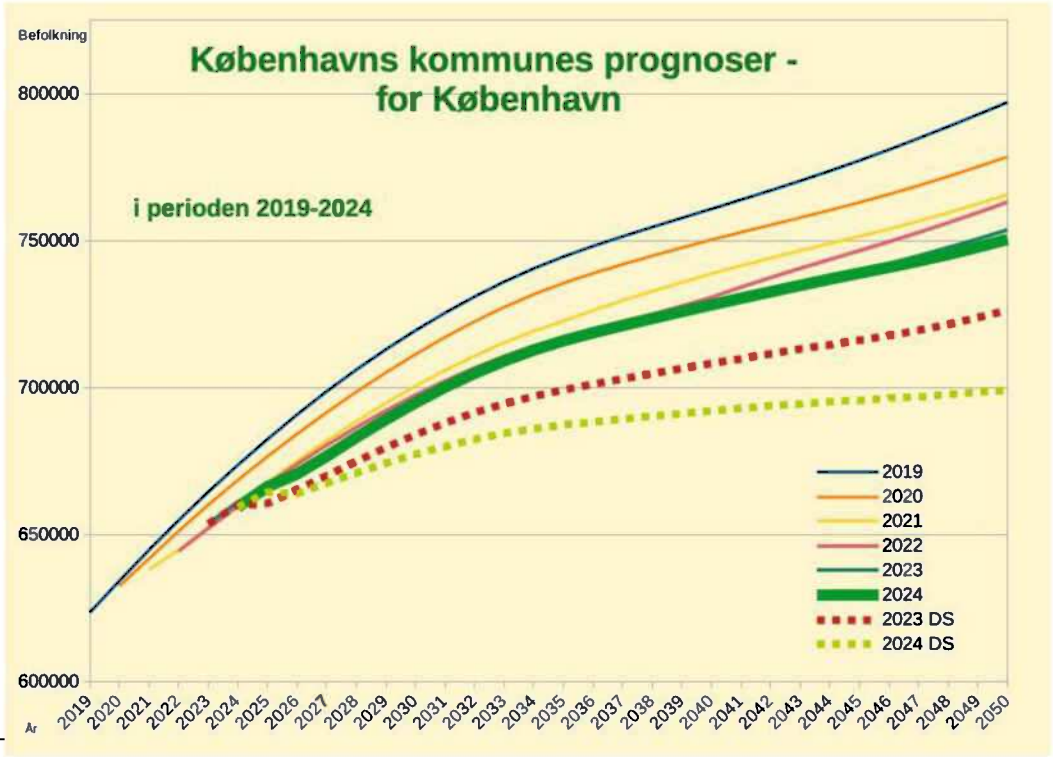
Danmarks Statistiks aktuelle fertilitetsforventninger frem mod 2070

11 Økonomiforvaltningen Befolkningsprognose 2024
12 Danmarks Statistik: Befolkningsfremskrivninger 2024-2070



Københavns Kommunes aktuelle fertilitetsforventninger frem mod 2070

Forskellen på Københavns Kommunes befolkningsfremskrivning i 2019[13] - da man vedtog principaftalen om Lynetteholm - og Danmarks Statistiks prognose i 2024[14] er 100.000 færre indbyggere allerede i 2050. Hvilket med Danmarks Statistiks aktuelle fertilitetsforventninger helt frem til 2070, gør den endnu ikke politisk besluttede byudvikling i den københavnske Østhavn overflødig.



13 KKFR2019:Befolkningsfremskrivning 2019 efter distrikt, køn og alder (2019-2050)
14 FRKM124: Befolkningsfremskrivning 2024 efter kommune, alder og køn

DN mener derfor, at der er behov for at lave nye beregninger af befolkningsfremskrivningen med udgangspunkt i Danmarks Statistiks og DEAM-gruppens fertilitetsforventninger. Da det er afgørende for brugbarheden af hele miljøkonsekvensrapporten, at man ikke igen regner forkert.

Gør man ikke det, kan konsekvensen meget vel være, at det akkumulerede passagertal i en ny M5-metro til Østhavnen er kraftig overvurderet, hvilket kan få stor betydning for hele projektet; herunder den samfundsøkonomiske rentabilitet og for metroen muligheder for at være selvfinansieringen jf. Principaftalen om anlæg af Lynetteholmen.

Hvis betydelige dele af M5-metroen er overflødig, kan der også hentes betydelige CO2-gevinser, som også kan værdisættes hvis man for eksempel anvender Klimarådets anbefalinger til en CO2-pris for offentlige anlægsprojekter[15].

Alternativt kunne det også overvejes om det er mere hensigtsmæssigt at sætte en ekstra vogn på M1/M2. Nu hvor der allerede er afsat et beløb der kan finansiere dette i principaftale om Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025. Hvilket så også burde være nul-alternativet til de foreslåede linjeføringer på M5.

Aktuelt er der hverken truffet en politisk beslutning om at gøre Østhavnen til et byudviklingsområde, ligesom der ikke er truffet beslutning om at etablere en Østlig Ringvej eller en metroforbindelse. Samtidig er det Københavns Kommunes forventning, at Østlig Ringvej, såfremt den etableres, vil blive en statsvej. En forventning der er temmelig urealistisk før 2035 hvor den nuværende infrastrukturaftale udløber.

Det er også afgørende at der gennemføres en samlet vurdering af kapaciteten af den planlagte infrastruktur til Lynetteholm – da der ikke er sammenhæng mellem kapacitet og størrelsen af den nye bydannelse i Nord/Østhavnen. Heller ikke her kan det anbefales at anvende 'salamimetoden'.

Specifikke kommentarer til afsnittet om Biodiversitet, flora og fauna, - herunder Bilag IV-arter

Ifølge MKV'en side 470 ff. vil M5 have de største potentielt negative konsekvenser gennem arealinddragelse i eksisterende naturområder og under drift som en biologisk barriere, der hvor metroen fremføres som højbane. Gennem arealinddragelsen sker der ødelæggelse af naturområder, fjernelse af levesteder for padder og ynglefugle, fældning af store gamle træer mv.

I områderne Margretheholm (det grønne areal), i Østre Anlæg og på Prøvestenen (KVC) vurderes ødelæggelserne at have stor påvirkning af naturen og af biodiversiteten. DN er enig i denne overordnede vurdering. Vi er dog ikke enige i de afværgeforanstaltninger der foreslås. Det vendes der tilbage til nedenfor.

Andre steder vurderes ødelæggelserne at have moderat indvirkning på natur og biodiversitet. Her er DN også enig på nær i Lergravsparken, ligesom vi heller ikke er enige i de afværgeforanstaltninger der foreslås.

15 Klimarådet: CO2-pris i offentlige projekter konsistent med 70-procentsmålet

Endeligt vurderes den negative påvirkning at være lille i fire områder. Her er vi uenige med vurderingen af den potentielt negative påvirkning af Kløverparken ved Prags Boulevard.

Tidsdimensionen – Kløverparken

Flere steder i afsnittet om biodiversitet berøres den problemstilling at anlægsprojektet først forventes igangsat om et eller flere årtier og at vurderingerne af projektets potentielle negative påvirkning af natur og biodiversitet er baseret på den aktuelle naturtilstand, og altså ikke på den naturtilstand der kan forventes når anlægsarbejdet sættes i gang. Flere af områderne har karakter af ruderat, f.eks. områderne på Prøvestenen og i Kløverparken. Karakteristisk for disse områder er en meget dynamisk natur.

I begge tilfælde kan man forvente en mere artsrig natur når projektet igangsættes fordi begge områder er "0-stillet" rent naturmæssigt indenfor de sidste 10 – 15 år.

For Kløverparkens vedkommende forudsættes at området vil være bebygget når anlæg af M5 igangsættes. Derfor klassificeres påvirkningen som lille. Men selv om området i forslag til Kommuneplan 2024 udlagt til bebyggelse i 2. halvdel af planperioden skal der både ved anlæg af metro og ved byudvikling tages hensyn til naturen. Ud over at der har været grønbroget tudse i området og denne må forventes at genindvandre, er området en fuglelokalitet af en vis betydning med blandt andet ynglende sanglærke. For den grønbrogede tudse forudsættes at der kan gives dispensation til at flytte den til andre og nyanlagte erstatningsbiotoper. Sanglærken har på landsplan været i tilbagegang i de sidste årtier. Grunden til tilbagegangen er at egnede ynglesteder forsvinder. De ynglende sanglærker i Kløverparken kan derfor ikke bare flytte til et andet område. Derfor vil anlæg af M5 have en stor negativ påvirkning af biodiversiteten ikke bare lokalt men også regionalt. Derfor bør det overvejes også etablere erstatningsnatur for sanglærken og de andre ynglefugle i Kløverparken.

Ikke tilstrækkelig registrering og kortlægning af flagermus – Østre Anlæg, grønt areal på Margretheholm havn og Lergravsparken

På tre lokaliteter hvor der sker areal inddragelse er der sandsynlighed for eller registreret flagermus, som er beskyttet som Bilag IV art.

I Østre Anlæg refereres til en undersøgelse i 2015 hvor der er registreret 10 flagermusegnede træer i parken. Der refereres ikke til hvordan man er nået frem til dette tal. Ved besigtigelse fra jorden? På hvilken årstid? Eller om der er foretaget lytteundersøgelser. I sommeren 2023 er registreret 2 flagermusegnede træer i hele parken uden at angive registreringsmetode. Østre Anlæg er en stor park med måske flere tusinde gamle store træer og det vil være umuligt fra jorden at identificere alle potentielle flagermus træer. Hulheder, flænger i barken mv. som vil være egnede til flagermus kan være usynlige fra jorden.

De angivne tal må derfor betragtes som et absolut minimumstal og der er sandsynlighed for at tallet er langt større. Hertil skal lægges at om 10 eller 20 år, når anlægsarbejdet skal udføres, vil der være flere flagermusegnede træer fordi mængden af hulheder, barkskader mv stiger med træernes alder.

De to lytteundersøgelser der er foretaget viser, at der fouragerer 4 forskellige flagermusarter ved og over parkens søer. Undersøgelserne er dog ikke tilstrækkelige til at kunne tegne et billede af parkens funktionalitet som flagermus habitat. Derfor er det vanskeligt på det nuværende grundlag at vurdere hvor stor den negative påvirkning vil være.

Noget lignende kan siges om det grønne areal på Margretholm hvor det forudsættes at 6 flagermus egnede træer skal fældes. Hvilken negativ påvirkning dette vil have på den økologiske funktion kan ikke vurderes på det nuværende grundlag.

For Lergravsparkens vedkommende udelukkes at der kan være flagermus alene på grundlag af træernes størrelse og der foretages derfor ikke lytteundersøgelser. Selvom mange eller de fleste af træerne har en diameter på 15 – 30 cm udelukker dette ikke at der kan være sprækker og hulheder i træerne som er egnede for flagermus. Om 10 til 20 år må man yderligere forvente at der vil være flagermus i parken, hvis der ikke allerede er det.

Der bør derfor i årene inden anlægsarbejdet igangsættes foretages en dækkende flagermusregistrering, som både omfatter flagermusegnede træer og flagermusene faktiske adfærd og brug af områderne i ynglеperioden om sommeren og i efterårsperioden, hvor ynglekolonierne opløses. Det er ikke tilstrækkeligt alene at undersøge de træer som skal fældes.

I ingen af områderne hvor der er registreret flagermus vurderes problemer i forhold til lys fra anlægsarbejdet. Flagermus er nat-dyr og meget følsomme i forhold til lys. Dette bør derfor indgå i den samlede vurdering i forhold til påvirkning af biodiversitet mv. og må opfattes som en mangel.

Afværgeforanstaltninger/etablering af erstatningsnatur.

På side 474 anføres: "Hvis højbaneløsningen vælges over Margretheholm, skal de flagermusegnede træer fældes. Inden fældning af træerne, skal der etableres nye habitater for flagermus. De nye habitater (raste- og/eller ynglesteder) etableres ved flytning af hule stammer, skabelse af nye hulheder i eksisterende store træer i forholdet 2:1, så der skabes dobbelt så mange nye flagermustræer, i forhold til dem, der fældes, og gerne i nærheden af flagermusegnede træer, som fælles." Det skal her anføres at de afværgende foranstaltninger gerne skal implementeres mindst 5 år før fældningen. De foranstaltninger der nævnes: Skabelse af nye hulheder (veteranisering), flytning af hule stammer og opsætning af flagermuskasser er det kun den førstnævnte (veteranisering) som kan forventes at have nogen effekt. De to andre (flytning af hule stammer og opsætning af flagermuskasser) har tidligere vist ikke at være brugbare løsninger. Det anbefales også at der veteraniseres udover i forholdet 2:1. Flagermus kan være meget længe (flere år) om at ibrugtage nye muligheder, specielt til yngleformål, og de kunstigt skabte hulheder kan tages i brug af hulrugende fugle eller egern, så de alligevel ikke er tilgængelige for flagermus.

Der nævnes ligeledes på side 474 at der skal etableres nye paddevandhuller inden anlægsarbejdet går i gang på Prøvestenen og i Kløverparken.

Det nævnes på side 479, at det forventes, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm som i nogen grad kan kompensere tabet af naturområder ved anlæg af M5. Imidlertid er denne antagelse utilstrækkelig som kompenserende foranstaltning for M5 med mindre der aktivt tages initiativ til at udarbejde og implementere en samlet naturplan som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen som inkluderer de mange forskellige aktiviteter der er under planlægning i Østhavnen. Udover M5 er der f.eks. anlæg af Østlig Ringvej, hvor der planlægges et nedkørselsanlæg på Prøvestenen, kystsikringen af Prøvestenen og Refshaleøen og byudviklingen i Kløverparken og på Refshaleøen.

Naturplanen skal udover padder og flagermus også omfatte fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder.

Svar til: Høring 64791 af: Knud Erik Hansen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
741

INDSENDT AF
Knud Erik Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danmarks Naturfredningsforening København

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Vestre Allé 21

HØRINGSSVAR

Vedlagt pdf fil.

MATERIALE:
dn hoeringssvar m5 26.09-fini.pdf

DN København
Forperson: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstforperson Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks Naturfredningsforening

Dato: 26. september 2024

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen

Høring af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

Resume

DN mener at der er så store problemer med de forudsætninger der er lagt til grund for denne miljøkonsekvens rapport, at den må suppleres med nye beregninger der tager udgangspunkt i Danmarks Statistiks nedjusterede fertilitetsforventninger.

Nye beregninger kan meget vel blotlægge, at en byudvikling i den københavnske østhavn er overflødig.

Det er også afgørende at hele infrastrukturen til Østhavnen vurderes under et – og ud fra realistiske forudsætninger der bl.a. tager højde for om der er transport-kapacitet nok og hvilken konsekvenser en bydannelse på op mod 109.000 indbyggere vil have for den øvrige infrastruktur i Hovedstadsregionen og specielt byen København. Vi har ikke råd til at gentage fortidens planlægningsfejl.

Graverende historiske planlægningsfejl

Selvom Metroselskabets direktion har påstået det modsatte[1]; var det en graverende planlægningsfejl at reducere det der i 1995 hed den københavnske minimetro fra 4 til kun 3 vogne - og samtidig reducere stationerne tilsvarende[2].

Det stod allerede klart i 1998, på en høring arrangeret af Folketingets Trafikudvalg[3].

Metroselskabet fik først i 2020 udarbejdet en rapport der kom frem til at det i dag vil koste 6,2 milliarder kr. at sætte en ekstra vogn på metroen[4]. En regning der i givet fald skulle deles mellem interessenterne, hvor Københavns kommune ejerandel er 50%. Københavns kommune valgt i stedet i en principaftale indgået i regi af Lynetteholmforligskredsen[5], at afsætte 6,3 milliarder københavnske skattekroner til en udbygning af den, indtil da, selvfinansierende metro jf. principaftale om anlæg af Lynetteholmen fra oktober 2018.

1 Berlingske: Metro-tog presset af myldretid, 2. marts 2006
2 Ingeniøren: Professor angriber metroens forældre: »De burde holdes ansvarlige«, 18/9-2020
3 Københavns Metro: Resumé og udskrift af høring i Folketinget den 10. juni 1998
4 Udredning om mulighederne for og konsekvenserne af indførelse af 4-vognstog på M1/M2
5 Principaftale om Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025, juni 2023

KIK2 rapporten fra 2017[6] har identificeret mange af de selvskabte problemer i myldretiden og i høj grad den manglende kapacitet over havnesnittet. Da der tilsyneladende ikke er planer om at ombygge M1/M2 til 4-vognstog, er den sydlige løsning fra Prøvestenen til Københavns Hovedbanegård er den eneste variant/etape der forholder sig eksplicit til de kritiske og voksende kapacitetsproblemer på M1/M2.

Det kan begrunde en metro fra Hovedbanen til Prøvestenen. Vi finder imidlertid at grundlaget for metro efter Prøvestenen er yderst usikkert og måske reelt ikke til stede.

Lang tradition for at regne forkert

Metroselskabet har en lang tradition for at regne forkert. Da Folketinget vedtog den første etape af den københavnske metro (M1/M2), var en central del af beslutningsgrundlaget, at 89 mio. passagerer - efter nogle år - ville køre med metroen (trafikmodellen OTM 4.0). De realiserede passagertal har imidlertid været næsten 25 millioner mindre i alle årene. Hvilket sammen med historisk store budgetoverskridelser, medførte at den oprindelige metro i 2007 var insolvent[7] og politisk måtte rekapitaliseres.

Meget tyder på at Metroselskabet også her fejlvurderet passagergrundlaget for Metrocityringen. Aktuelt er man så langt efter forretningsstrategiens passagermål[8], at Metroselskabet bestyrelse den 31. maj 2024 besluttede at reducere forventninger til passagertallet i 2024 med hele 6 millioner passagerer.

Metroselskabet har selv oplyst i forbindelse med udarbejdelse af følsomhedsberegninger til langtidsbudget 2023[9], at hvis passagertallet, som nu, er 10% under basisforudsætningen, vil selskabet ikke være i stand til at kunne tilbagebetale sin gæld. En gæld der aktuelt er på omkring 36,5 milliarder kr. og som forventes at vokse yderligere i de kommende år.

Det nuværende passagertal ligger kun lige over de nødvendige 90% af basisforudsætningen og en usikker investering i en M5 kan meget vel bringe Metroselskabet under de 90% og dermed ude af stand til at betale gælden.

Forudsætningerne bagved Miljøkonsekvensrapportens trafikfremskrivninger

Det fremgår af den opdateret passagerprognose og perspektivanalyse for M5: Beregningsforudsætninger 2035, 2050 og 2070[10], at der arbejdes med en ny by i den københavnske Nord/Østhavnen på op med 109.378 indbyggere og 73.738 arbejdspladser.

Område	2022	2035	2050	2070
Nordhavnen	3.539	12.336	24.628	34.724
Kløverparken*	4	3.176	11.304	11.521
Refshaleøen*	2.330	5.205	17.678	18.921
Lynetteholm	0	0	10.762	44.212
I alt	5.873	20.717	64.372	109.378

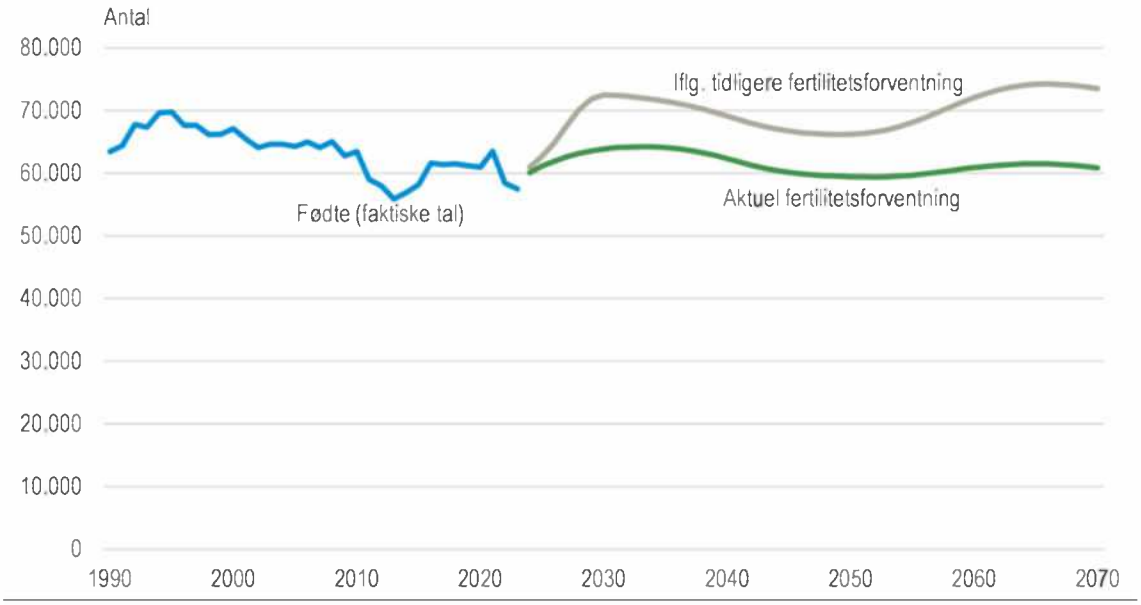
Tabel 5 Forudsat befolkning i Nordhavn og Østhavnen. Kilde: Københavns Kommune (* omfatter geografisk større område end anvendt i Hansen (2022))

Der er ikke nærmere redegjort for hvordan Københavns kommune kommer frem til denne befolkningsvækst. Både Danmarks Statistik og Kommunen selv regner i deres befolkningsprog-

6 Københavns Kommune: Udbygning af kollektiv infrastruktur i København, KIK2
7 Cost Overruns and Demand Shortfalls in Urban Rail and Other Infrastructure, februar 2007
8 Fremtidens metro: Strategi 2023-2026
9 Metroselskabets langtidsbudget for 2023 december 2022
10 Christian Overgård Hansen: Beregningsforudsætninger 2035, 2050 og 2070, 4. maj 2024

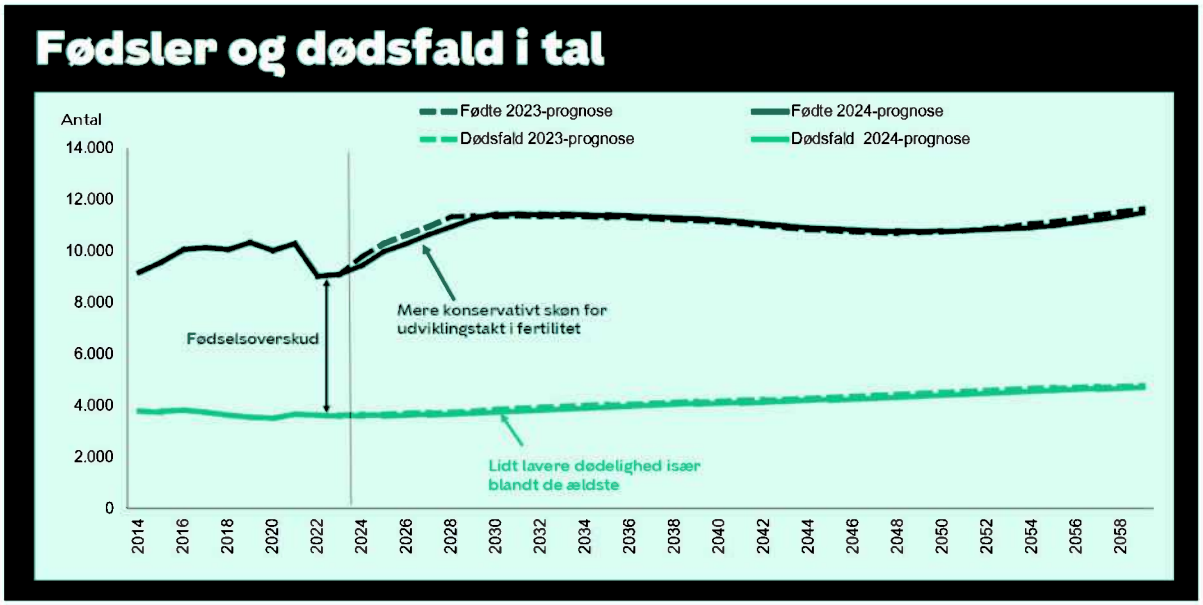
noser, at der årligt flytter flere ud af København end ind. Ser man på befolkningsprognose 2024[11] og fertiliteten, forudsættes der i VVM'en helt i modstrid med Danmarks Statisk[12] at fertiliteten vender tilbage til historiske niveau og væk fra det nuværende lave niveau. Der er ikke redegjort for denne basale forudsætning, der i denne sammenhæng har meget stor betydning for passagertallet frem mod 2075 i M5-metroen og By & Havn indtægter fra salg af byggeretter i samme periode.

Fødte i faktiske tal til og med 2023 og herefter ifølge 2024-fremskrivningen



Kilde: www.statistikbanken.dk/fod og frdk224

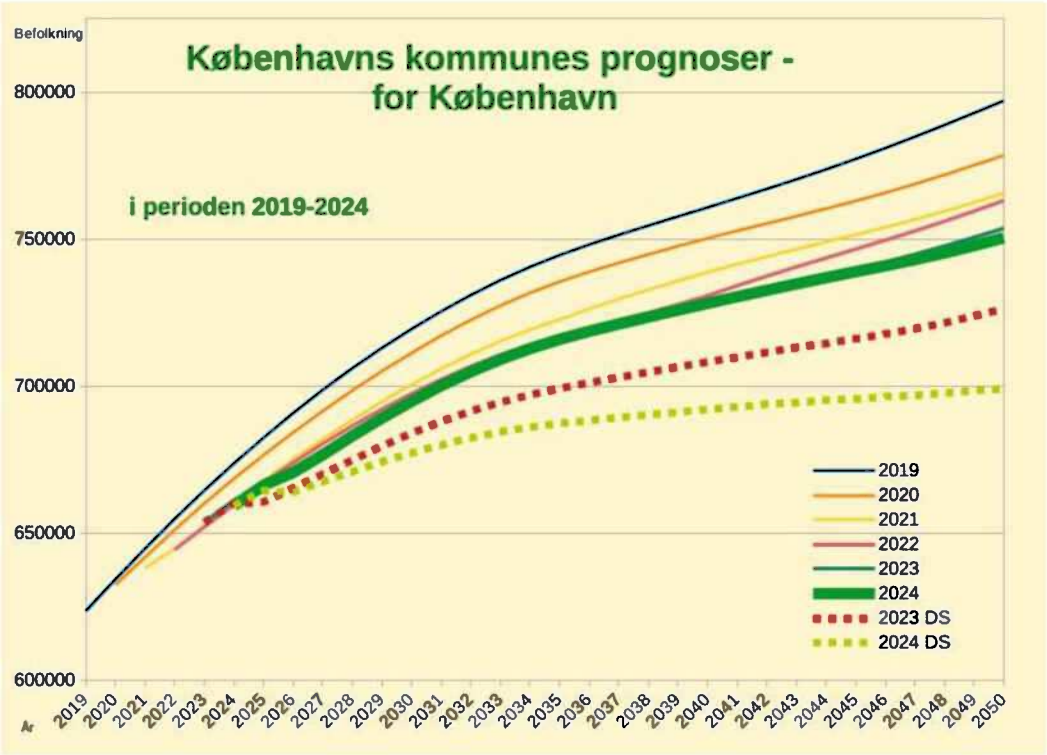
Danmarks Statistiks aktuelle fertilitetsforventninger frem mod 2070



11 Økonomiforvaltningen Befolkningsprognose 2024
12 Danmarks Statistik: Befolkningsfremskrivninger 2024-2070

Københavns Kommunes aktuelle fertilitetsforventninger frem mod 2070

Forskellen på Københavns Kommunes befolkningsfremskrivning i 2019[13] - da man vedtog principaftalen om Lynetteholm - og Danmarks Statistiks prognose i 2024[14] er 100.000 færre indbyggere allerede i 2050. Hvilket med Danmarks Statistiks aktuelle fertilitetsforventninger helt frem til 2070, gør den endnu ikke politisk besluttede byudvikling i den københavnske Østhavn overflødig.



DN mener derfor, at der er behov for at lave nye beregninger af befolkningsfremskrivningen med udgangspunkt i Danmarks Statistiks og DREAM-gruppens fertilitetsforventninger. Da det er afgørende for brugbarheden af hele miljøkonsekvensrapporten, at man ikke igen regner forkert.

Gør man ikke det, kan konsekvensen meget vel være, at det akkumulerede passagertal i en ny M5-metro til Østhavnen er kraftig overvurderet, hvilket kan få stor betydning for hele projektet; herunder den samfundsøkonomiske rentabilitet og for metroen muligheder for at være selvfinansieringen jf. Principaftalen om anlæg af Lynetteholmen.

Hvis betydelige dele af M5-metroen er overflødig, kan der også hentes betydelige CO2-gevinser, som også kan værdisættes hvis man for eksempel anvender Klimarådets anbefalinger til en CO2-pris for offentlige anlægsprojekter[15].

Alternativt kunne det også overvejes om det er mere hensigtsmæssigt at sætte en ekstra vogn på M1/M2. Nu hvor der allerede er afsat et beløb der kan finansiere dette i principaftale om

13 KKFR2019:Befolkningsfremskrivning 2019 efter distrikt, køn og alder (2019-2050)
14 FRKM124: Befolkningsfremskrivning 2024 efter kommune, alder og køn
15 Klimarådet: CO2-pris i offentlige projekter konsistent med 70-procentsmålet

Københavns Kommunes budget for 2024 og 2025. Hvilket så også burde være nul-alternativet til de foreslåede linjeføringer på M5.

Aktuelt er der hverken truffet en politisk beslutning om at gøre Østhavnen til et byudviklingsområde, ligesom der ikke er truffet beslutning om at etablere en Østlig Ringvej eller en metroforbindelse. Samtidig er det Københavns Kommunes forventning, at Østlig Ringvej, såfremt den etableres, vil blive en statsvej. En forventning der er temmelig urealistisk før 2035 hvor den nuværende infrastrukturaftale udløber.

Det er også afgørende at der gennemføres en samlet vurdering af kapaciteten af den planlagte infrastruktur til Lynetteholm – da der ikke er sammenhæng mellem kapacitet og størrelsen af den nye bydannelse i Nord/Østhavnen. Heller ikke her kan det anbefales at anvende 'salamimetoden'.

Specifikke kommentarer til afsnittet om Biodiversitet, flora og fauna, - herunder Bilag IV-arter

Ifølge MKV'en side 470 ff. vil M5 have de største potentielt negative konsekvenser gennem arealinddragelse i eksisterende naturområder og under drift som en biologisk barriere, der hvor metroen fremføres som højbane. Gennem arealinddragelsen sker der ødelæggelse af naturområder, fjernelse af levesteder for padder og ynglefugle, fældning af store gamle træer mv.

I områderne Margretheholm (det grønne areal), i Østre Anlæg og på Prøvestenen (KVC) vurderes ødelæggelserne at have stor påvirkning af naturen og af biodiversiteten. DN er enig i denne overordnede vurdering. Vi er dog ikke enige i de afværgeforanstaltninger der foreslås. Det vendes der tilbage til nedenfor.

Andre steder vurderes ødelæggelserne at have moderat indvirkning på natur og biodiversitet. Her er DN også enig på nær i Lergravsparken, ligesom vi heller ikke er enige i de afværgeforanstaltninger der foreslås.

Endeligt vurderes den negative påvirkning at være lille i fire områder. Her er vi uenige med vurderingen af den potentielt negative påvirkning af Kløverparken ved Prags Boulevard.

Tidsdimensionen – Kløverparken

Flere steder i afsnittet om biodiversitet berøres den problemstilling at anlægsprojektet først forventes igangsat om et eller flere årtier og at vurderingerne af projektets potentielle negative påvirkning af natur og biodiversitet er baseret på den aktuelle naturtilstand, og altså ikke på den naturtilstand der kan forventes når anlægsarbejdet sættes i gang. Flere af områderne har karakter af ruderat, f.eks. områderne på Prøvestenen og i Kløverparken. Karakteristisk for disse områder er en meget dynamisk natur.

I begge tilfælde kan man forvente en mere artsrig natur når projektet igangsættes fordi begge områder er "0-stillet" rent naturmæssigt indenfor de sidste 10 – 15 år.

For Kløverparkens vedkommende forudsættes at området vil være bebygget når anlæg af M5 igangsættes. Derfor klassificeres påvirkningen som lille. Men selv om området i forslag til Kommuneplan 2024 udlagt til bebyggelse i 2. halvdel af planperioden skal der både ved anlæg af metro og ved byudvikling tages hensyn til naturen. Ud over at der har været grønbroget tudse i området og denne må forventes at genindvandre, er området en fuglelokalitet af en vis betydning med blandt andet ynglende sanglærke. For den grønbrogede tudse forudsættes at der kan gives dispensation til at flytte den til andre og nyanlagte erstatningsbiotoper. Sanglærken har på landsplan været i tilbagegang i de sidste årtier. Grunden til tilbagegangen er at egnede ynglesteder forsvinder. De ynglende sanglærker i Kløverparken kan derfor ikke bare

flytte til et andet område. Derfor vil anlæg af M5 have en stor negativ påvirkning af biodiversiteten ikke bare lokalt men også regionalt. Derfor bør det overvejes også etablere erstatningsnatur for sanglærken og de andre ynglefugle i Kløverparken.

Ikke tilstrækkelig registrering og kortlægning af flagermus – Østre Anlæg, grønt areal på Margretheholm havn og Lergravsparken

På tre lokaliteter hvor der sker areal inddragelse er der sandsynlighed for eller registreret flagermus, som er beskyttet som Bilag IV art.

I Østre Anlæg refereres til en undersøgelse i 2015 hvor der er registreret 10 flagermusegnede træer i parken. Der refereres ikke til hvordan man er nået frem til dette tal. Ved besigtigelse fra jorden? På hvilken årstid? Eller om der er foretaget lytteundersøgelser. I sommeren 2023 er registreret 2 flagermusegnede træer i hele parken uden at angive registreringsmetode. Østre Anlæg er en stor park med måske flere tusinde gamle store træer og det vil være umuligt fra jorden at identificere alle potentielle flagermus træer. Hulheder, flænger i barken mv. som vil være egnede til flagermus kan være usynlige fra jorden.

De angivne tal må derfor betragtes som et absolut minimumstal og der er sandsynlighed for at tallet er langt større. Hertil skal lægges at om 10 eller 20 år, når anlægsarbejdet skal udføres, vil der være flere flagermusegnede træer fordi mængden af hulheder, barkskader mv stiger med træernes alder.

De to lytteundersøgelser der er foretaget viser, at der fouragerer 4 forskellige flagermusarter ved og over parkens søer. Undersøgelserne er dog ikke tilstrækkelige til at kunne tegne et billede af parkens funktionalitet som flagermus habitat. Derfor er det vanskeligt på det nuværende grundlag at vurdere hvor stor den negative påvirkning vil være.

Noget lignende kan siges om det grønne areal på Margretholm hvor det forudsættes at 6 flagermus egnede træer skal fældes. Hvilken negativ påvirkning dette vil have på den økologiske funktion kan ikke vurderes på det nuværende grundlag.

For Lergravsparkens vedkommende udelukkes at der kan være flagermus alene på grundlag af træernes størrelse og der foretages derfor ikke lytteundersøgelser. Selvom mange eller de fleste af træerne har en diameter på 15 – 30 cm udelukker dette ikke at der kan være sprækker og hulheder i træerne som er egnede for flagermus. Om 10 til 20 år må man yderligere forvente at der vil være flagermus i parken, hvis der ikke allerede er det.

Der bør derfor i årene inden anlægsarbejdet igangsættes foretages en dækkende flagermusregistrering, som både omfatter flagermusegnede træer og flagermusene faktiske adfærd og brug af områderne i yngleperioden om sommeren og i efterårsperioden, hvor ynglekolonierne opløses. Det er ikke tilstrækkeligt alene at undersøge de træer som skal fældes.

I ingen af områderne hvor der er registreret flagermus vurderes problemer i forhold til lys fra anlægsarbejdet. Flagermus er nat-dyr og meget følsomme i forhold til lys. Dette bør derfor indgå i den samlede vurdering i forhold til påvirkning af biodiversitet mv. og må opfattes som en mangel.

Afværgeforanstaltninger/etablering af erstatningsnatur.

På side 474 anføres: "Hvis højbaneløsningen vælges over Margretheholm, skal de flagermusegnede træer fældes. Inden fældning af træerne, skal der etableres nye habitater for flagermus. De nye habitater (raste- og/eller ynglesteder) etableres ved flytning af hule stammer, skabelse af nye hulheder i eksisterende store træer i forholdet 2:1, så der skabes dobbelt så mange nye flagermustræer, i forhold til dem, der fældes, og gerne

i nærheden af flagermusegnede træer, som fælles." Det skal her anføres at de afværgende foranstaltninger gerne skal implementeres mindst 5 år før fældningen. De foranstaltninger der nævnes: Skabelse af nye hulheder (veteranisering), flytning af hule stammer og opsætning af flagermuskasser er det kun den førstnævnte (veteranisering) som kan forventes at have nogen effekt. De to andre (flytning af hule stammer og opsætning af flagermuskasser) har tidligere vist ikke at være brugbare løsninger. Det anbefales også at der veteraniseres udover i forholdet 2:1. Flagermus kan være meget længe (flere år) om at ibrugtage nye muligheder, specielt til yngleformål, og de kunstigt skabte hulheder kan tages i brug af hulrugende fugle eller egern, så de alligevel ikke er tilgængelige for flagermus.

Der nævnes ligeledes på side 474 at der skal etableres nye paddevandhuller inden anlægsarbejdet går i gang på Prøvestenen og i Kløverparken.

Det nævnes på side 479, at det forventes, at nye habitater vil opstå i forbindelse med stormflodssikringen af Østhavnen og etableringen af kystlandskabet på Lynetteholm som i nogen grad kan kompensere tabet af naturområder ved anlæg af M5. Imidlertid er denne antagelse utilstrækkelig som kompenserende foranstaltning for M5 med mindre der aktivt tages initiativ til at udarbejde og implementere en samlet naturplan som omfatter hele Prøvestenen, Kløverparken og Refshaleøen som inkluderer de mange forskellige aktiviteter der er under planlægning i Østhavnen. Udover M5 er der f.eks. anlæg af Østlig Ringvej, hvor der planlægges et nedkørselsanlæg på Prøvestenen, kystsikringen af Prøvestenen og Refshaleøen og byudviklingen i Kløverparken og på Refshaleøen.

Naturplanen skal udover padder og flagermus også omfatte fugle, specielt ynglefugle og også gerne den marine natur i Prøvestenskanalen og de kystnære områder.

Svar til: Høring 64791 af: Ilse Jespersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
740

INDSENDT AF
Ilse Jespersen

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Gåsebæksvej 16

HØRINGSSVAR
Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for M5

Som borger i København og bruger af Margretheholms Havn, er det mit håb at den nye Metrolinie M5, bliver ført under havnen i en boret tunnel, derved kan Danmarks største selvbygger havn bevares i sin nuværende form og området ved og omkring Margrethehusene, kan forblive rekreativt og dermed menneskesundt.

Refshaleøen udvikles på spændende vis i disse år og det ser jeg meget gerne at vores sejlklub, fortsat er en del af.

Højbane
Den foreslåede opfyldning af den halve havn i byggeperioden, vil sandsynligvis splitte og muligvis udradere os totalt.

Gæstesejlere og turister som anløber vores havn, serviceres af fælleskabet, det er en vigtig del af oplevelsen,- og af havnens økonomi, derfor er det ikke godt at blive delt i to afdelinger, hvor den ene halvdel befinder sig langt væk fra den primære-havn.
Udover arbejdsbyrden og merudgift til personale,.. vil vi mangle 50% af medlemmernes fysiske tilstedeværelse i Margretheholms Havn,..og det vil sandsynligvis være ødelæggende for fælleskabet.

Vi er ikke et socialt eksperiment med "kort tid på bagen", vi er et socialt Aktiv, med 50 års erfaring i at lede og drive havn,..med rummelighed som speciale,.. det bør anerkendes og ikke udraderes med et pennestrøg af økonomiske årsager.
Jeg foreslår, at den halvanden milliard som merprisen siges at være, for at føre Metroen under jorden, ses i relation til de anslåede 40 milliarder som projektet for nuværende forventes at koste.

Hvis det besluttes at bygge en Højbane, ber jeg om, at Klubbens Bestyrelse og dermed medlemmerne, indrages seriøst i det videre arbejde med konsekvenser og afværgeforanstaltninger for Margretheholms Havn.

Overordnet set er den nye Metro jo for os mennesker og der bør derfor findes en balance hvor "ofringerne" står i rimelig relation til formålet.
Det bør besluttes at placere Metroen under havnen, og ikke på en højbane som faktuelt vil have en meget negativ indvirkning på rigtig mange menneskers liv.

Ilse Jespersen
Medlem af S/K Lynetten.

Svar til: Høring 64791 af: Peter Dahlmann

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
739

INDSENDT AF
Peter Dahlmann

BY
København N

POSTNR.
2200

ADRESSE
Stefansgade 55

HØRINGSSVAR

Metroen skal ikke stikke op over jorden på Magretheholmen. Det ødelægger oplevelsen af det dejlige område

Svar til: Høring 64791 af: Xenia Mortenesn

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
738

INDSENDT AF
Xenia Mortenesn

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 52,7.tv

HØRINGSSVAR

Jeg skriver hermed for at afgive mit høringsvar angående det fremlagte projekt MKV M5, som vil påvirke vores boligområde Margretheholm negativt, hvis der vælges en højbaneløsning.

Som beboer i området er jeg dybt bekymret over de potentielle konsekvenser, som dette projekt kan have for vores lokalsamfund. Jeg ønsker at fremhæve følgende punkter:

1. **Miljøpåvirkninger**: Projektet kan medføre betydelige miljømæssige konsekvenser. Blandt disse som er nævnt andre steder er:
    - **Luftforurening**: Øget trafik og byggeaktiviteter vil formentligt bidrage til højere niveauer af luftforurening, hvilket kan have negative sundhedsmæssige konsekvenser for beboerne, især for børn og ældre.
    - **Støjforurening**: Byggearbejdet samt den efterfølgende metrotrafik kan medføre en markant stigning i støjniveauet, hvilket vil påvirke livskvaliteten for mange beboere.
    - **Biodiversitet**: Der er risiko for, at lokale dyre- og plantearter vil blive fortrængt som følge af ændringer i arealanvendelsen og ødelæggelsen af levesteder.
2. **Sociale konsekvenser**: Projektet vil påvirke det levede liv på Margretheholm. En højbane, der kiler sig gennem det grønne område og havnen, risikerer at reducere mulighederne for sociale aktiviteter, som er en essentiel del af livet her. Det vil skabe en barriere, der skiller beboerne fra de rekreative- og fællesrum, som området tilbyder
3. **Estetiske og kulturelle værdier**: Margretheholm har en unik arkitektonisk og kulturel identitet, som vil blive negativt påvirket af en højbaneløsning. Det er vigtigt, at der tages hensyn til områdets historiske og æstetiske værdier i den videre planlægning. Historien har stor værdi, og vi bør respektere og stræbe efter at bevare de kvaliteter, der gør Margretheholm til et unikt sted.

Jeg håber på en løsning, der ikke blot tager hensyn til økonomiske besparelser på kort sigt, men som også fremmer bæredygtighed og respekt for det unikke miljø, som Margretheholm repræsenterer. En løsning, der ødelægger denne grønne oase, vil ikke være rentabel på længere sigt.

Svar til: Høring 64791 af: Per Mørkenborg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
737

INDSENDT AF
Per Mørkenborg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
home Projektsalg København

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
74

HØRINGSSVAR

Jeg syntes, at en ny metrolinje, som M5 er helt fantastisk (ligesom al anden Metro i København). Men at føre den over jorden er en rigtig dårlig ide og på mange måder meget kortsigtet. Nærmiljøet omkring en højbane tager skade, hvilket er meget tydelig mange steder i København, hvor denne løsning er valgt. Som led i mit arbejde kommer jeg meget rundt i København og har talt med mange som bor tæt på en højbane og som er meget ked af den løsning. Ved at føre metroen under jorden kan der skabes meget mere og meget bedre byrum, hvilket på den lange bane vil være det bedste for København. Når Lynetteholmen står færdig bliver området omkring Margretheholmen og Refshaleøen en del af København Centrum og der skal man selvfølgelig i 2030-erne ikke have en metro over jorden! I disse tider med krig i Ukraine og raslen med sablen i Rusland var det måske heller dårligt at sikre befolkningen nok beskyttelsesrum via Metro under jorden ? Jeg håber virkelig at der politisk findes en vej til den åbenlyse løsning - METRO UNDER jorden!

Svar til: Høring 64791 af: Alexander Dittmer

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
736

INDSENDT AF
Alexander Dittmer

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 48

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholm er jeg stor tilhænger af gode forbindelser mellem byen og områderne på Refshaleøen, Kløvermarken, Margretheholmen, Quintus Bastion, etc. Metro er klart at foretrække og vil blive budt hjerteligt velkommen. Dog vil en højbane mellem Prags Boulevard og Refshaleøen være ødelæggende for vores eksisterende kvarterer, og for byudviklingen af Refshaleøen og senere Lynetteholm.

Margretheholmen er et helt særligt helle i byens larm for mig og min familie, og er den eneste måde, vi ser os selv blive i byen. Der er en stilhed og en plads til bevægelse, som jeg ikke finder andre steder i denne del af København. Her er ikke store parker eller velorganiserede haver, her er kun vores fællesområder, hvor vi spiller fodbold og rundbold, laver huler, fanger krabber, kigger på fugle, plukker brombær osv. Det vil være ødelæggende for vores nærmiljø, at metroen føres i højbane midt igennem vores eneste mulighed for rekreative udfoldelser, og jeg kan simpelthen ikke se, hvor vi ellers skulle kunne finde noget tilsvarende i vores nærområde.

Området vil ikke kunne bruges på samme måde med en højbane, og slet ikke under byggefasen, hvor min og mine børns nærmiljø vil være livsomvæltende anderledes.

Jeg skal således opfordre til, at vi ikke gentager fortidens fejltagelser og skaber døde byrum under højbane-metro, samtidig med at vi taler om at grave Bispeengbuen ned, blot for på den korte bane at spare på opførelse af metroen, når både de menneskelige, miljømæssige og vedligeholdelsesmæssige gevinster ved en nedgravet løsning vil være langt større.

Mvh

Alexander Dittmer

Svar til: Høring 64791 af: Hans Rugaard Jensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
735

INDSENDT AF
Hans Rugaard Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Havmiljøgruppen Bevar os vel

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshaleøen 200

HØRINGSSVAR

Der pågår ligenu en vigtig diskussion omkring fremtiden for metroen i København, særligt i området på Refshaleøen. Mange vil nok være enige i, at en underjordisk løsning kan reducere støj og visuel forurening, som en højbane ellers kan medføre. Det ville også gøre området mere æstetisk og øge ejendomsværdierne, da man undgår de negative konsekvenser af højbane-konstruktioner, som mange vil opfatte som særdeles forældede.

En underjordisk metro kan være dyrere og mere teknisk udfordrende at gennemføre, især i byområder tæt ved vand, som Refshaleøen er. Hvilke fordele ser Københavns Kommune som de vigtigste ved at vælge en underjordisk løsning fremfor en højbane?Det lyder som en spændende idé at grave metroen ned i stedet for at føre den som en højbane! At have metroen under jorden kan minimere visuel påvirkning af området og bevare den unikke atmosfære på Refshaleøen. Det kan også give mulighed for at udvikle området mere kreativt ovenpå, fx med grønne områder eller kulturelle initiativer. Har Københavns Kommune nogle specifikke tanker om, hvordan metroprojektet kunne forbedres?

Svar til: Høring 64791 af: Rie Berenth

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
734

INDSENDT AF
Rie Berenth

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Hucla ApS

BY
København K

POSTNR.
1253

ADRESSE
Toldbodgade 3

HØRINGSSVAR

Høringssvar om M5 i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingsrapporten

Interesse
Hucla ApS ejer Nyrnberggade 29.

Vi bakker t op om mere metro, der bidrager positivt til udviklingen af København og muligheden for at komme hurtigt og nemt rundt i flere dele af hovedstaden med kollektiv transport.

Vi anbefaler en sydlig løsning med et afgreningskammer i Lergravsparken, så projektet optimeres med en integreret stations- og afgreningsbyggeplads frem for to byggepladser, så byggepladsen i Jenagade undlades.

Det sker med udgangspunkt at begrænse generne i kvarteret ved to byggepladser.

Støj
Vi finder beskrivelsen af området og påvirkning af støj og øvrige byggegener for området mangelfuld.

Området ved Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej dækker et stort antal nyopførte boliger samt kontorer og arbejdspladser for cirka 1000 medarbejdere. I området findes tre skoler, tre idrætshaller, butikker, kontor og erhverv, hoteller m.m.

Vi har i Nyrnberggade 29 lejere som har lydfølsomt udstyr til bl.a. tv-optagelser og musikoptagelser. En byggeplads har forventeligt støjgener også for vores lejere.

Inden for 2-300 meter ligger tre skoler: Den Grønne Friskole, Nordøstamager Skole og den sociale institution, Kofoeds Skole. Undervisningsmiljøerne og skolevejen vil blive påvirket negativt. Da arbejdet primært planlægges at finde sted i dagtimerne, vil det få store konsekvenser for medarbejdere, beboere, virksomheder og skoler i nærområdet. Hertil kommer, at

miljøkonsekvensrapporten åbner for muligheden for aften- og nattearbejdet. Det vil forværre støjgenerne desto mere.

Trafik
Vi opfordrer til, at den samlede mængde af tung trafik i området minimeres, hvilket bedst sker ved at samle aktiviteterne på én byggeplads.
Et afgreningskammer i Jenagade vil øge mængden af tung trafik området med stor påvirkning af trafiksikkerhed og støj i smalle gader. Tung trafik vil ske forbi områder med mange bløde trafikanter på ben og cykel gennem et område med butikker, restauranter, skoler, idrætshaller, boliger og erhverv.
Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej er smalle veje med parkeringspladser i kanten. Det forringer trafiksikkerhed og mindsker udsyn.

Antallet af tung trafik kan optimeres ved at samle bilerne og sikre faste transportveje til og fra Lergravsparken.

Egenværdi
Etablering af et afgreningskammer på Jenagade vil få gener for alle erhverv i området grundet nærheden. Økonomiske konsekvenser af generne for naboerne bør synliggøres og inddrages i vurdering af en alternativ placering af afgreningskammeret.

Afsluttende
Vi opfordrer til, at byggepladsen i Lergravsparken optimeres, og en placering af afgreningskammeret i Jenagade fravælges.

Svar til: Høring 64791 af: Lise Lotte Luukkanen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
733

INDSENDT AF
Lise Lotte Luukkanen

BY
København V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 1, 2 tv

HØRINGSSVAR

Er det ikke tankevækkende, at ingen, forud for denne høring, hverken i Metroselskabet, Borgerrepræsentationen eller Københavns Kommune, af sig selv… er kommet frem til, **at endnu et metrobyggeri, er for meget at byde de samme beboere, der bor i det samme kvarter,** som netop har haft et andet metrobyggeri M3/M4 i 10 år?

Bekymrer de sig overhovedet om borgenes ve og vel? Lytter de til os? Og er de deres ansvar og beslutninger voksne? Eller er de bare kolde et vist sted, og glade for, at det ikke er dem selv der bor lige dér?

Som borger i Københavns kommune igennem mere end 42 år vil jeg gerne erindre politikerne i BR om det ansvar I har, overfor alle borgere, for alles sundhed og bedste, for alles fremtid.

Den udsendte VVM-redegørelse lader desværre meget tilbage at ønske. Men det fremgår dog, at metrobyggeriet af M5 ved København H bliver blandt de mest belastede byggeområder. Det skyldes øget trafikal belastning og særligt høj støj. HORESTA har anført at det under de vilkår er ødelæggende for erhvervets mulighed at drive forretning. Mon nogen tænker noget om at de samme vilkår kunne være ødelæggende for beboerne at bo og leve under?

Til almindelig info kan jeg fortælle at der i VVM-redegørelsen er skruet op for støjgrænserne. Der tillades nu helt op til 91 Db. Under byggeriet af M3/M4 var det ”kun” 71 Db!.

På trods af vores indsigelser, i forbindelse med den tidligere ”idefase-høring vedr. anlæg af Metroring M5” i okt. 2022, mod placering af metrostation i Reventlowsgade og forslag om alternativ placering i Bernstorffsgade, så er Bernstorffsgade-løsningen end ikke nævnt i høringsmaterialet. Det er jo en fadæse.

Så, Kære politikere.

Jeres beslutning har kæmpestore konsekvenser for os, der bor i området, og som er dem, der skal leve med den.

Og HUSK, at selv om der gives kompensationer for alt muligt, så ændrer det ikke på at vi mistrives, bliver stressede og nogle syge, af al den støj, maskin-os, stærkt blinkende lys, råben, kørsel, støv, og evig uro, som jeres beslutning vil medføre. Voksne og børn, unge og ældre. Ingen kan tåle det i så lang tid. Dét er mennesker ikke designet til.

I bedes derfor på det kraftigste genoverveje en alternativ placering af en ny metrostation på København H.

Et fremført argument (på høringsmødet i KIP) for placering i Reventlowsgade var "at det bliver teknisk kompliceret med en placering af station i Bernstorffsgade". Skal vi forstå det sådan, at der i Metroselskabet, embedsværket og blandt beslutningstagerne i BR er en form for accept af, at hensynet til en "teknisk kompliceret placering" i Bernstorffsgade vejer tungere end hensynet til en "menneskelig kompliceret placering", hvilket man vel godt kan kalde placeringens konsekvenser for de beboere det rammer, hvis stationen lægges i Reventlowsgade?

Jeg vil indtrængende bede jer, beslutningstagerne, om grundigt at overveje placeringen af M5's metrostation ved Københavns Hovedbanegård, fordi:

Ved at bygge stationen i Bernstorffsgade undgås, så godt som alle de gener, vi oplevede ved M3/M4:

- Man kan i anlægsperioden opretholde den sædvanlige drift, og benyttelse af adgangsveje til/fra Metro og til resten af Hovedbanegården uden forstyrrende omlægninger
- I Bernstorffsgade er der ingen naboer at genere. Det betyder ingen/færre kompensationer og ekspropriationer
- Beboerne slipper for byggeri lige udenfor vores vinduer og døre
- Og for larm i 120 forklædninger, eller mere
- Beboerne kan åbne vinduerne uden at skulle have ørepropper/høreværn på
- Beboerne skal ikke trækkes med endnu et årelangt forhindringsløb for at komme ind og ud af ejendommen hver dag
- Vores gamle, smukke bygninger slipper for rystelser og sætningsskader
- I Stampesgade og Reventlowsgade var der under byggeriet af M3/M4 store problemer med husene omkring stationskassen, hvor husene sank og blev hævet ad flere omgange. Det sker ikke.
- Beboerne slipper for kæmperevner (fra gulv til loft) i væggene mod naboerne. Det sker ikke.
- Beboerne slipper for at slås med Metroselskabet om kompensation i årevis efter byggeriet er slut.
- De nyplantede træer på den nyindrettede stationsplads skal ikke lade livet for endnu en byggeplads/skurby
- Man kan sågar bibeholde de få bil-parkeringspladser der er tilbage i Reventlowsgade, og tillige glæde sig over, at der allerede er opsat spritnye el-ladere, som ellers ville skulle fjernes/skrottes …
- Man kan bibeholde de mange cykelparkeringspladser der er anlagt ud for Reventlowsgade 20-22 og 24 i tæt nærhed til M3/M4
- I Bernstorffsgade vil passagerne kunne opnå lettere adgang til busser og fjerntog
- Der findes allerede en underjordisk gangtunnel fra Metrostationen i Stampesgade og ind under sporene på Hovedbanegården, som vil kunne forlænges ud til/under Bernstorffsgade
- En placering i Bernstorffsgade vil være tættere på Tivoli, Postbyen, Danske Bank Domicil etc. hvilke både pendlere og turister efterspørger

Både københavnere og folk fra forstæderne, ja fra resten af Danmark og hele verden, kan nyde godt af metroen. Men det har været på bekostning af os, der boede "midt i Metrobyggeriet" i 10 år. Vi har i den grad taget vores tørn for udviklingen af Københavns infrastruktur.

Byd os ikke 10 år mere! - Når der nu findes et bedre alternativ! - Nemlig Bernstorffsgade-løsningen!

Svar til: Høring 64791 af: Nina Melchior

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
732

INDSENDT AF
Nina Melchior

BY
København k

POSTNR.
2100

ADRESSE
Stockholmsgade 21

HØRINGSSVAR

I anledning af den nye metrolinje m5 finder jeg det fuldstændig urimeligt, at der til den linje skal være metroarbejdsplads i Østre Anlæg. Metrolinjer i den planlagte rute, kommer på ingen måde Østerbro til gavn. Østerbro har i hele anlægsperioden af metroen nu mere end 10 pr været voldsomt plaget af de store arbejdspladser ig den tunge trafik dette medfører. Derudover er det jo en yderligere belastning nu hvor Københavns kommune nedlægger flere parkeringspladser nu senest under den årelange renovering af Stockholmsgade.

Med hensyn til arbejdspladsen i Østre anlæg vil jeg bemærke at det jo er en fredet park med et rigt dyreliv og rekreativt område for hele Østerbros beboere. Er der i forbindelse med ansøgningen allerede dispenseret fra fredningen???? Derudover finder jeg det fuldstændig uacceptabelt at Østerbros borgere igen igen skal belastes af en kæmpe arbejdsplads der overhovedet ikke bidrager til Østerbro. Såfremt man havde planlagt M5 linjen , så der blev en metrostation på hjørnet af Stockholmsgade og Sølvgade ville det kunne aflaste trafikken betydeligt på Østerbro. I Stockholmsgade er der en skole, hvor forældrene i en lang kø hver morgen skal sætte børnene af ved skolen og derefter skal vende ig køre tilbage. Det betyder at Stockholmsgade er totalt blokeret mellem 7.30 ig 9.00. Derudover åbner det nye Naturhustoriske Mueum i nær fremtid og da Københavns kommune har givet den byggetilladelse uden betingelse af en eneste parkeringsplads ville en metrostation på hjørnet af Stockholmsgade og Sølvgade passende kunne aflaste trafikken. Så under disse omstændigheder vil jeg protestere mod en kæmpe arbejdsplads til skade for dyreliv og rekreative formål det fredede område af Østre Anlæg. Med venlig hilsen Nina Melchior

Svar til: Høring 64791 af: Karen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
731

INDSENDT AF
Karen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58 6tv

HØRINGSSVAR

At gentage fejlen fra Nordhavn og Amager med at indføre en højbane, som en Berlin mur igennem et landskab fremstår uigennemtænkt. Højbanen udelægger eksisterende natur, som er et grønt åndehul for 2000 borgere på Margretheholm Højbanen vil efterlade en lang gold strækning igennem området, som vil fjerne enhver natur og være utryghedsskabende at færdes i for borgerne. Det virker uigennemtænkt - at man på den nede side nedlægger dele af Bispeengbuen da den havde ødelæggende sociale og miljømæssige konsekvenser og samtidig etablerer en ny metro højbane som skærer sig ned igennem vild natur. Det virker uigennemtænkt, at man på den ene side etablerer ny natur som en park ved rådhuspladsen - og man på den anden side med et pennestrøg ødelægger en havn og et dejligt naturområde, hvor mange borgere færdes med glæde. Det virker uigennemtænkt, at man i erkendelse af støjs stresspåvirkninger på borgerne på mange veje erstatter eksisterende asfalt med støjsvag asfalt, men her ser stort på at man nyetablerer en støjkilde. Borgere på refshaleøen er også borgere i København. Stop med at ødelægge vores område. Lynetteholm vil indbringe et væsentligt overskud ved salg af boliger anvend dette på langtidsholdbare løsninger. Man kan fjerne en bispeengbue - men en metro højbane er en irreversibel beslutning. Lev op til det ansvar ved ikke at etablere en højbane på strækningen ved Margretheholm.

Svar til: Høring 64791 af: Gabriele Seidel-Grimpe

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
730

INDSENDT AF
Gabriele Seidel-Grimpe

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 30B

HØRINGSSVAR

Den sydlige løsning er i min optik alt for dyrt til den værdi den skaber. Med åbningen af metrostationen ved Havneholmen og den nye bro ved Islands Brygge syd over mod Enghave Brygge vil Islands Brygge have fint adgang til metroen. Området er fuld bebygget nu, og der vil ikke komme flere beboere, og derfor er pengene ikke brugt rigtig i den sydlige løsning. Når der kigges på risici, så er pengene heller ikke brugt rigtig ved den sydlige løsning idet det vil påvirke naturen i Amager Fælled som kan have store og dyre konsekvenser. Til gengæld vil den nordlige løsning give mange flere beboere adgang til metrosystemet, og dermed skabe vækst og tilføje værdi.

Svar til: Høring 64791 af: Elin Christensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
729

INDSENDT AF
Elin Christensen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 15 st tv

HØRINGSSVAR

Jeg bor på Sixtusvej og er bekymret for den plan der ligger for den kommende M5 linje, hvor det er tænkt at metrolinjen kun skal ligge i 8-15 meters dybde.

Det vil kunne give rystelser og vibrationer i undergrunden, som vi som beboere i ældre huse vil kunne mærke, ikke kun ved byggeri men også i den efterfølgende drift af metroen. Vil derfor gerne ytre mit ønske om at den føres længere ned i jorden, eller at den føre væk fra dette tæt bebyggede område. og i stedet føres under byggelegepladsen og den gamle kirkegård, der nu er park.

Svar til: Høring 64791 af: Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
728

INDSENDT AF
Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200 - Yacht Service ApS

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er Yacht Services høringssvar vedr. Miljøkonsekvensrapporten for Metrolinje M5.

MATERIALE:
26.09.2024 yacht service hoeringssvar.pdf

Høringssvar vedrørende den planlagte etablering af metrolinje M5 – Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten

Til Københavns Kommune, Metroselskabet og øvrige relevante instanser,

Vedrørende: Indsigelse mod potentielle ekspropriationer og anlægsmæssige konsekvenser for Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten.



Vi, Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten, har gennem flere årtier været en central del af det maritime erhverv og kultur i København. Beliggende i Sejlklubben Lynetten (Margretheholms Havn), er vores virksomhed den sidste af sin slags i København K. Som en familiedrevet virksomhed beskæftiger vi fem dygtige medarbejdere samt en række underentreprenører, der dagligt sikrer vedligeholdelse og servicering af alt fra sejlbåde til motorbåde. Udover vores kommercielle aktiviteter spiller vi en afgørende rolle i lokalsamfundet ved blandt andet at bistå Søredningen og Ungdomsøens spejdere. Vores tilknytning til havnen og det maritime miljø er dybt forankret i vores forretningsmodel og eksistens, hvorfor vi med stor bekymring ser på de potentielle konsekvenser, som metrolinje M5 kan have for området.

1. Vandkvalitet og sikkerhed for små sejlere, børn og unge

Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten, har sammen med havnens øvrige forretninger og foreninger et fælles ansvar for de små sejlere, børn og unge, der bruger havnen.

Vi er stærkt bekymrede for vandkvaliteten ved en potentiel opfyldning i området. Forringelse af vandmiljøet vil ikke alene have negative konsekvenser for det lokale marine liv, men også for de mange små sejlere og børn, der bruger havnen til fritidsaktiviteter. Det er afgørende, at der træffes foranstaltninger, der beskytter vandmiljøet og sikrer et trygt og sundt miljø for de kommende generationer af sejlere.

2. Uerstattelige konsekvenser for havnen og det maritime miljø

Margretheholms Havn er mere end blot en funktionel havn; den er et samlingspunkt for lokalsamfundet og har stor social og kulturel betydning. Vores kundebase spænder fra udenlandske besøgende og velhavende bådejere til pensionister og unge mennesker med begrænsede midler. Hvis op mod 60 % af bådpladserne forsvinder som følge af projektets nuværende planer, vil det have drastiske konsekvenser for vores virksomhed og for havnens samlede maritime miljø. En overjordisk løsning vil permanent ændre områdets karakter og ødelægge det fællesskab, som vi har opbygget gennem mange år. Havnen er et unikt rekreativt og maritimt miljø, som både lokale og internationale sejlere nyder godt af. En højbaneløsning vil reducere områdets værdi som maritimt knudepunkt og samlingssted for lokalsamfundet.

3. Alternativer til ekspropriation

Som fremført i miljøkonsekvensrapporten og på baggrund af de indhentede ekspertvurderinger fremstår det klart, at anlæggelsen af en tunnel i stedet for en højbane vil kunne reducere de negative konsekvenser for de eksisterende erhvervsdrivende ved Prøvestenen, Lynetten og Margretheholms Havn. En sådan løsning vil samtidig bevare den nødvendige maritime infrastruktur, som er essentiel for vores virksomhed og de mange relaterede aktører i området.

Det er et grundlæggende princip, at ekspropriation skal undgås, hvor det er muligt at realisere de samme samfundsmæssige mål gennem mindre indgribende tiltag. Da en tunnelløsning vil kunne opfylde de samme funktioner som den foreslåede højbane, uden at forstyrre vores driftsmæssige forudsætninger, anser vi den planlagte ekspropriation som værende både unødvendig og uproportional.

4. Alternativt forslag til vestlig linjeføring

Hvis der insisteres på en overjordisk løsning, opfordrer vi stærkt til, at linjeføringen flyttes mod vest. Ved at ændre metrolinjens placering mod vest vil man kunne reducere de negative indvirkninger på Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten, samt de mange sejlere og brugere af Margretheholms Havn. Denne alternative linjeføring har tidligere været overvejet og bør genindføres i planlægningsprocessen. En sådan justering vil i høj grad minimere tabet af bådpladser og skåne havnens erhvervsmæssige og rekreative funktioner.

5. Irreversible konsekvenser for Yacht Service og lokale erhvervsinteresser

Vores virksomhed er fuldstændig afhængig af sin placering ved havnen, da vi leverer essentielle maritime serviceydelser, der kræver direkte adgang til vandet. En ekspropriation eller en overjordisk metrolinje vil fratage os den nødvendige fysiske infrastruktur til at drive vores forretning og medføre uoprettelige økonomiske tab. Dette vil ikke blot ramme vores virksomhed, men også underminere det maritime miljø og de tilknyttede erhvervsaktiviteter,

som er centrale for det lokale erhvervsliv. Langvarige byggeaktiviteter vil desuden føre til driftsforstyrrelser og adgangsbegrænsninger, der vil påvirke vores kundegrundlag alvorligt.

Derudover må vi insistere på, at der i den videre planlægning tages højde for de konkrete økonomiske og operationelle konsekvenser, som bygge- og anlægsarbejdet vil have for vores virksomhed. Byggeriet af M5, som det er beskrevet i den foreliggende rapport, vil uundgåeligt føre til langvarige driftsforstyrrelser, herunder adgangsbegrænsninger, støj og miljømæssige gener, hvilket vil påføre os store omkostninger og risiko for tab af kunder.

6. Grundlovens beskyttelse mod unødvendig ekspropriation

Det følger af Grundlovens § 73, at ekspropriation kun kan finde sted, hvis det er nødvendigt, og hvis de offentlige interesser, der forfølges, ikke kan opnås gennem mindre indgribende midler. Det er et velkendt retsprincip, at et tvangsindgreb som ekspropriation skal være proportionalt og afbalanceret i forhold til de private interesser, som berøres, og dette krav om proportionalitet er centralt i vurderingen af ethvert ekspropriativt tiltag.

I vores tilfælde er der grund til at betvivle nødvendigheden af den foreslåede ekspropriation af vores bygninger, da der findes levedygtige og mindre indgribende alternativer – herunder en tunnelløsning – som vil kunne opfylde de nødvendige infrastrukturelle behov uden at kræve inddragelse af vores ejendom. Sådanne alternativer vil ikke blot skåne vores virksomhed, men også reducere de samfundsmæssige omkostninger ved projektet.

7. Anmodning om videre dialog og tilpasning af projektet

På baggrund af ovenstående argumenter anmoder vi om, at, Borgerrepræsentationen, By & Havn og Metroselskabet genovervejer de foreslåede løsninger og indgår i en konstruktiv dialog med os og de øvrige berørte erhvervsaktører. Vi er sikre på, at det er muligt at finde en løsning, der både tilgodeser de samfundsmæssige interesser i at udbygge metronettet, men som samtidig beskytter vores erhverv og den maritime sektor, som er afgørende for dette område.

Vi ser frem til en fortsat konstruktiv dialog, hvor alle parter arbejder mod en løsning, der ikke alene sikrer metrolinjens realisering, men også bevarer og styrker de erhvervsmæssige interesser i området.

Med venlig hilsen,

Jørgen B. Knudsen
Ejer af Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten

Malthe R. Bøggild
Daglig leder hos Yacht Service, Bådværftet ved Lynetten

Svar til: Høring 64791 af: Christianshavns Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
727

INDSENDT AF
Christianshavns Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Christianshavns Lokaludvalg

BY
Kbh V

POSTNR.
1550

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg.

MATERIALE:
christianshavns lokaludvalg om miljoekonsekvensvurdering af metro m5-projektet.pdf

CHRISTIANSHAVNS
LOKALUDVALG

26. september 2024
J.nr. 2024-0327512

Københavns Kommune har på egne og Trafikstyrelsens vegne fremsendt høringsbrev af 1. august 2024, hvor Metroselskabets Miljøkonsekvensvurdering af Metro M5-projektet er i høring frem til 26. september 2024.

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at give sine synspunkter til kende. Disse synspunkter er i tråd med Lokaludvalgets tidligere høringssvar vedrørende Metro M5-projektet.

Christianshavns Lokaludvalg har følgende bemærkninger til Miljøkonsekvensvurderingen:

Overordnede bemærkninger

1. Som tilkendegivet i tidligere høringssvar er Christianshavns Lokaludvalg positivt indstillet overfor udvidelsen af metronetværket med M5, da adgang til højklasset kollektiv transport er en forudsætning for et bæredygtigt transportmønster for byudviklingsområderne Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholmen mv. Ligeledes er det positivt med en aflastning af havnesnittet for M1/M2.
2. Christianshavns Lokaludvalg vil pege på varianten med en tunnel mellem Prags Boulevard og Refshaleøen som eneste acceptable løsning. Det følger heraf, at vi er stærkt imod planerne om at anlægge metrolinjen som højbane efter Prags Boulevard mod Refshaleøen.
3. Miljøkonsekvensrapporten anfører en række store gener for området, dets erhvervsliv og beboere i såvel anlægsfasen som driftsfasen. En højbane vil bl.a. være ødelæggende for Margretheholm og Margretheholms Havn.
4. Lokaludvalget mener, at en række hensyn retfærdiggør meromkostningen og den øgede CO2-udledning og ressourceforbrug ved en tunnel fremfor en højbane.
5. Christianshavns Lokaludvalg ser gerne, at der er sammenhæng mellem planlægningen af Metro M5-linjen og planerne om vejforbindelse til Refshaleøen og Lynetteholm. I den forbindelse må det f.eks. overvejes, om en ny vejforbindelse til Refshaleøen ligeledes bør tunnellægges.

M5 bør tunnellægges mellem Prags Boulevard og Refshaleøen

1. En højbane vil fastlåse områdets udvikling for eftertiden

Metrobyggeri er en langsigtet investering i trafikal infrastruktur med en tidshorisont på mindst 50-100 år. Når først metroen ligger der, er den permanent. Derfor er det vigtigt, at der vælges de mest hensigtsmæssige løsninger for Københavns udvikling på langt sigt. Såfremt løsningen med en højbane vælges, vil områdets udvikling være fastlåst og der kan i mindre grad tages hensyn til skiftende behov og arealanvendelser i fremtiden, uanset om der prioriteres grønne områder, stationsnær bebyggelse, pladskrævende kultur- og idrætsfaciliteter eller noget helt andet.

2. En højbane vil forringe områdets rekreative værdier både under anlæg og drift

Af Miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at højbanen føres gennem det grønne friareal bag bebyggelsen Udsigten på Margretheholmen. I anlægsfasen inddrages stort set hele arealet til byggeplads. Af Miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at Metroselskabet ikke vurderer, at dette vil have en stor påvirkning, da der findes andre rekreative områder i nærheden. Denne vurdering er Christianshavns Lokaludvalg stærkt uenig i. Det skyldes, at der ikke findes sammenlignelige arealer i forhold til størrelse, funktion, kvaliteter eller afstand til bebyggelsen. Lokaludvalget mener desuden, at Miljøkonsekvensvurderingen underestimerer områdets anvendelsesgrad. Det skyldes formodentlig, at området er blevet beset i dagtimerne, hvor der ikke er legende børn mv.

Både det midlertidige og permanente tab af grønne friarealer ved etablering af en højbane vil være ødelæggende. Det skyldes især planerne for byudvikling af nærliggende områder, hvor bevarelse af grønne friarealer er vigtigt af hensyn til livs- og bykvaliteten i området for både nuværende og fremtidige beboere og brugere.

3. En højbane truer Margretheholms Havn og Sejlklubben Lynetten

En højbane over Margretheholms Havn vil kræve en dæmning på tværs af havnen, hvor vandområdet mod vest vil blive opfyldt. Denne opfyldning kan blive permanent. Miljøkonsekvensvurderingen tilkendegiver, at der vil blive oprettet erstatningsbådpladser, men specificerer ikke hvornår og hvordan der vil ske fuld kompensation for tabet af eksisterende bådpladser. Christianshavns Lokaludvalg frygter, at Sejlklubben Lynetten vil lide varig skade under anlægsfasen, også selvom bådepladserne måtte blive genoprettet efterfølgende skal det påpeges at dette er med reduceret anvendelsesmulighed. Især bemærkningen om, at ca. 30% af bådpladserne kan flyttes til Prøvestenen vækker Lokaludvalgets skepsis. Christianshavns Lokaludvalg er overordnet set bekymret for, at det særlige, maritime præg i området vil gå tabt, herunder planer om at bådeværftet nedlægges.

Christianshavns Lokaludvalg noterer med tilfredshed, at Københavns Kommune har afsat beløb til en for-analyse af en kanal der forbinder Margretheholms Havn med Københavns Havn, så det kan blive muligt for mindre motorbåde og kajakker at sejle ud og ind af Havnen uden at skulle foretage en farlig sejlads mellem store skibe i Kronløbet. Etableringen af en sådan kanal vil være vanskelig, hvis ikke umulig, hvis Margretheholms Havn fyldes op.

4. **En højbane vil skabe en barriereeffekt og negative helbredskonsekvenser**

En højbane vil fungere som visuel og fysisk barriere tværs igennem et område med beboelse, grønne områder, sejlklub samt historiske og mindeværdige anlæg og bygninger. Det eneste rigtige i et sådant område er at tunnellægge metroen, ligesom det da også er gjort i andre bydele, hvor metroen er ført igennem tæt befolkede områder og områder ved Søerne og Havnen.

En højbane vil ligeledes medføre betydelige støjgener for de 2000 beboere i Udsigten, som vil kunne se frem til at have en højbane placeret i synsfeltet mod øst, hvor der i dag er udsigt til grønne områder. Der vil ligeledes kunne forventes forurening fra jernpartikler under driftsfasen for slet ikke at tale om de markante støj- og forureningsgener der vil være under anlægsfasen. I den forbindelse skal peges på, at en flytning af tunnelarbejdspladsen fra Prags Boulevard til Refshaleøen vil udgøre en markant forskel i anlægsfasen

Samlet set vil en højbane medføre betydelige negative påvirkninger af menneskelig sundhed og trivsel.

5. **Merudgiften til en tunnellagt metro er en god, langsigtet investering**

Anlæggelsen af en højbane vil på sigt begrænse områdets udviklingsmuligheder, og vil være ødelæggende for mennesker og natur. Over projektets levetid vil en højbane have en stor negativ påvirkning på ca. 20.000 beboere på Margretheholm, ud-, ind- og tilflytning taget i betragtning

I lyset af metroprojektets lange sigte samt dets store indvirkning og muligheder i metroens lokalområder og for en sammenhængende og velfungerende by mener Christianshavns Lokaludvalg, at meromkostningen ved en tunnelløsning både i økonomi, CO2-udledning og ressourcer fuldt ud kan retfærdiggøres.

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette høringssvar.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,
forperson i Christianshavns Lokaludvalg

Svar til: Høring 64791 af: Sara Sjøholm

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
726

INDSENDT AF
Sara Sjøholm

VIRKSOMHED / ORGANISATION
KAB

BY
SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Enghavevej 81

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedlagt.

MATERIALE:
hoeringssvar vedr. metrolinje m5.pdf

23. september 2024

KAB
Enghavevej 81
2450 København SV

T 33 63 10 00

kab@kab-bolig.dk
www.kab-bolig.dk

CVR. nr. 56 81 59 10

Telefonisk henvendelse
Man-fredag 09.00-14.30

Personlig henvendelse
Efter aftale
kab-bolig.dk/bookmoede

Kontaktoplysninger
Sara Sjøholm
Chefkonsulent

T 38 38 19 95

sarsj@kab-bolig.dk

Høring vedr. metrolinje M5

KAB administrerer på vegne af boligforeningen 3B en række boligafdelinger beliggende på linjen eller i tæt nærhed til den foreslåede metrolinje M5, hhv. boligafdelingerne Remisevænget Nord, Remisevænget Vest, Remisevænget Øst og Hørgården 1 og 2.

Det kommende arbejde vil derfor få betydning for en væsentlig andel af 3B´s beboere.

I forbindelse med en eventuel igangsætning af arbejde i området skal der gøres opmærksom på, at der i ovennævnte boligafdelinger i perioden 2024-2028 gennemføres et klimatilpasningsprojekt, hvori der foregår gravearbejde mv. i området.

Hvis der i tilknytning til etableringen af metrolinjen vil ske inddragelse af p-pladser eller lign. i 3B´s boligafdelinger forventer vi at modtage information samt kompensation herved.

Af oversigten over en eventuel ny M5 linje fremgår ”skakte”, hvoraf en ser ud til at være placeret enten på eller i tilknytning til boligforeningen 3B´s matrikel. Der efterspørges derfor information om den konkrete placering samt angivelse af betydning for den berørte boligafdeling.

Den skitserede linje har en metrostation ved DR-byen og herefter Amagerbrogade. Metrolinjen mellem disse stationer passerer et befolkningstæt område, hvorved det bør overvejes at placere en ekstra metrostation på strækningen, fx ved Englandsvej/Irlandsvej.

Desuden skal gøres opmærksom på de gener beboerne kan få som følge af arbejdet som fx støj – både under udførelse og ved ibrugtagning samt sætningsskader på bygninger.

Med venlig hilsen

Sara Sjøholm

Svar til: Høring 64791 af: Helle Møller Horley

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
725

INDSENDT AF
Helle Møller Horley

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandlodsvej 23C, 11. th / sommer; Strandgang 39, HF Strandlyst

HØRINGSSVAR
Jeg bor hver sommer i min kolonihave (1. maj til 30. september). Jeg er stærkt imod en kommende M5 metrolinje som højbane. I vores haveforening der løber langs Forlandet (og Kløvermarken) er vi 175 haver. Det betyder at flere hundrede mennesker vil blive berørt af støjen fra en højbane. Når vi er udenfor om sommeren vil støjen fra en højbane kunne høre hele tiden. Selv med døre og vinduer lukkede vil vi blive udsat for støj døgnet rundt fra en højbane, da kolonihavehuse er træhuse med kun meget lidt isolering. En højbane tværs gennem området vil desuden ødelægge alt det unikke som området byder på - med natur og havn. Jeg håber meget at I vælger en løsning, hvor metroen graves ned, således at det kun er i etableringsfasen, at der er støjpåvirking. En tunnelløsning vil betyde, at vi fortsat kan nyde kolonihavelivet hver sommer.

Svar til: Høring 64791 af: Einar Feldager Hansen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
724

INDSENDT AF
Einar Feldager Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privat

BY
Bagsværd

POSTNR.
2880

ADRESSE
Bagsværd Hovedgade 116A.12f

HØRINGSSVAR

Forslag til indretning af metrostationerne på M5 metroen.

Metrostationerne indrettes uden en underjordiske forhal som ved mange af de nuværende metrostationer. Rulletrapperne føres hele vejen op fra metroperronen til gadeplan. Elevatorene føres også helevejen op til gadeplan uden stop, som nu hvor elevatorene stopper i en underjordisk forhal. Forhallen til de kommende metrostationer på M5 metroen bygges på gadeplan med glasoverdækning og virke som indgang til metroen. Metrostationerne bygges i 2 etager som metrostationen Marmorkirken.

Metrotogene til M5 metroen.

Metrotogene til M5 metroen gøres længere en de nuværende metrotog. Hvis metrostationerne bygges med den samme perronlængde som de nuværende metrostationer og med samme placering af de automatiske døre. Så gør man metrotogene lidt længere i forenden og bagenden. Det gør at man skal kigge på M5 metroens linieføring med hensyn til hvor skarpe sporkurver man bygger M5 metroens linieføring med.

Forslag om at bygge M5 metroen som en fuldt integreret del af S-banenettet. DSB vil om ca.10 år indfører automatisk S-togs drift uden fører. Så kan man kører fra f.eks Farum til Amagerbrogade syd uden togskifte. Togene kunne være korte S-tog. Udfletningsanlæg ved Østerport station og Københavns Hovedbanegård anlægges. Der bygges et a to afgreningskamre ved Amagerbrogade Syd for en linie mod Tårnby og Københavns Lufthavn, så der kan køres mod lufthavnen i begge omløbsretninger. Den påtænkte S-togs linie med tunnel fra Ryparken station til Københavns Hovedbanegård integreres med M5 linieføringen. M5 linien køres med DSB metro S-tog.

Med venlig hilsen Einar Feldager Hansen.

Svar til: Høring 64791 af: Emre Üsüdür

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
723

INDSENDT AF
Emre Üsüdür

BY
København N

POSTNR.
2200

ADRESSE
heimdalsgade 2b

HØRINGSSVAR

Som aktiv sejler, bådejer og medlem af S/K Lynetten i Margretheholms Havn, vil jeg tilslutte mig løsningen om at anlægge M5 som tunnel på strækningen mellem Prøvestenen og Refshaleøen.

Jeg vil tilslutte mig høringssvaret fra sejlklubben Lynetten, særligt hvad angår de faktuelle mangler og fejl i Miljøkonsekvensrapporten vedr. påvirkningen af M5 projektet på Margretheholm havn. Det vidner om manglende dialog med S/K Lynetten, hvorfor at rapportens afværgeforanstaltninger for havnen virker urealistiske og uigennemtænkte, og baseret for forkerte oplysninger.

Uanset om der vælges en løsning med højbane eller tunnel, er det vigtigste at en samlet plan for Margretheholm Havns fremtid bliver udarbejdet i dialog med S/K Lynetten.

Svar til: Høring 64791 af: Helge Bay og Niels Wellendorf

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
722

INDSENDT AF
Helge Bay og Niels Wellendorf

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Letbaner.dk

BY
Skanderborg

POSTNR.
8660

ADRESSE
Østergade 16

HØRINGSSVAR

Letbaner.DK høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for M5

Letbaner.DK savner, at der i miljøkonsekvensrapporten for M5 er undersøgt alternative løsninger, der hurtigere og billigere kan løse kapacitetsbehovet for kollektiv trafik over havnesnittet. Vi ser det som en væsentlig mangel, at rapporten ikke behandler muligheden for etablering af en letbane som en supplerende linje, der kan etableres tidligere.

Behovet for øget kapacitet over havnen er allerede til stede i dag, og med den foreslåede M5-linje vil dette først blive afhjulpet om 10-15 år.

Formålet med metrolinjen M5 er primært at betjene det kommende Lynetteholm-projekt, som først forventes færdigudviklet omkring 2070. Den foreslåede sydlige linjeføring af M5 vil udvide kapaciteten over havnesnittet og betjene områder på den nordlige halvdel af Amager. Dog vil en stor del af M5's kapacitet først blive relevant ved den fulde udbygning af Lynetteholm i et tidsmæssigt fjernt perspektiv.

Vi foreslår derfor at starte med at etablere en letbanelinje, der kan afhjælpe kapacitetsbehovet over havnen.

Linjen vil ikke at være i konkurrence med M5, men vil derimod supplere og føde M5. Den vil desuden forbedre den kollektive trafikbetjening i områder af Amager, som ikke vil blive dækket af metroen. En sådan linje vil kunne opføres tidligere end M5 og til en fjerdedel af prisen pr. km.

Vi foreslår at letbanen etableres, så den kan betjene en linjeføring fra Nørreport Station til Københavns Lufthavn via København H, Islands Brygge, Amagerbro, Sundbyvester Plads og Kastrup. (Se linjekort på side 2)

Med venlig hilsen

Helge Bay	Niels Wellendorf
Formand	bestyrelsesmedlem
Letbaner.DK	Letbaner.DK

Foreslået letbane over havnensnittet fra Nørreport til Kastrup

Supplerende fakta:

En moderne letbane har en høj kapacitet, tæt på metroens

Linjen vil tilføje flere stationer til Københavns højklassede trafiknet

Letbanens rejsetider fra dør til dør tilnærmer sig metroens

Letbanetoget Urbos 3 fra CAF er 56 meter lang og har plads til ca. 390 passagerer.

Et depot kan etableres ved siden af DSB KGC i Kastrup.

MATERIALE:
letbaner.dk hoeringssvar til mkr for m5 26.09.2024.pdf

Letbaner
.DK

26. september 2024 Side 1

Letbaner.DK høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for M5

Letbaner.DK savner, at der i miljøkonsekvensrapporten for M5 er undersøgt alternative løsninger, der hurtigere og billigere kan løse kapacitetsbehovet for kollektiv trafik over havnesnittet. Vi ser det som en væsentlig mangel, at rapporten ikke behandler muligheden for etablering af en letbane som en supplerende linje, der kan etableres tidligere.

Behovet for øget kapacitet over havnen er allerede til stede i dag, og med den foreslåede M5-linje vil dette først blive afhjulpet om 10-15 år.

Formålet med metrolinjen M5 er primært at betjene det kommende Lynetteholm-projekt, som først forventes færdigudviklet omkring 2070. Den foreslåede sydlige linjeføring af M5 vil udvide kapaciteten over havnesnittet og betjene områder på den nordlige halvdel af Amager. Dog vil en stor del af M5's kapacitet først blive relevant ved den fulde udbygning af Lynetteholm i et tidsmæssigt fjernt perspektiv.

Vi foreslår derfor at starte med at etablere en letbanelinje, der kan afhjælpe kapacitetsbehovet over havnen.

Linjen vil ikke at være i konkurrence med M5, men vil derimod supplere og føde M5. Den vil desuden forbedre den kollektive trafikbetjening i områder af Amager, som ikke vil blive dækket af metroen. En sådan linje vil kunne opføres tidligere end M5 og til en fjerdedel af prisen pr. km.

Vi foreslår at letbanen etableres, så den kan betjene en linjeføring fra Nørreport Station til Københavns Lufthavn via København H, Islands Brygge, Amagerbro, Sundbyvester Plads og Kastrup. (Se linjekort på side 2)

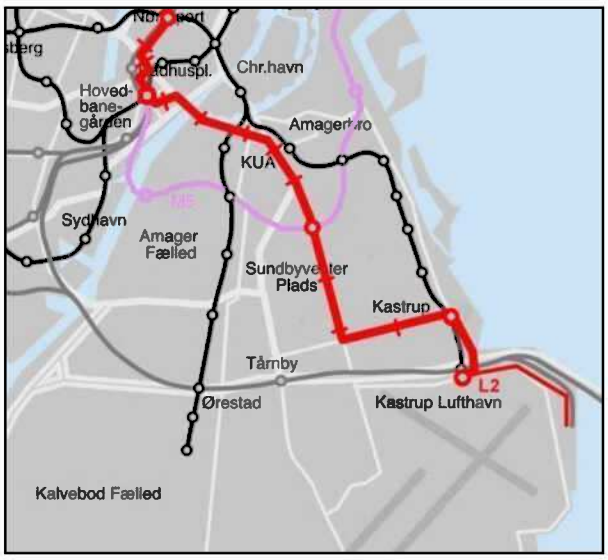
Med venlig hilsen

Helge Bay
Formand
Letbaner.DK

Niels Wellendorf
bestyrelsesmedlem
Letbaner.DK

Letbaner
.DK

Foreslået letbane over havnensnittet fra Nørreport til Kastrup



Supplerende fakta:

En moderne letbane har en høj kapacitet, tæt på metroens

Linjen vil tilføje flere stationer til Københavns højklassede trafiknet

Letbanens rejsetider fra dør til dør tilnærmer sig metroens

Letbanetoget Urbos 3 fra CAF er 56 meter lang og har plads til ca. 390 passagerer.

Et depot kan etableres ved siden af DSB KGC i Kastrup.

Svar til: Høring 64791 af: Karna Bunk

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
721

INDSENDT AF
Karna Bunk

BY
København

POSTNR.
2200

ADRESSE
Heimdalsgade 2B 1tv

HØRINGSSVAR

Jeg modsætter mig opførslen af den nye metro som højbane på strækningen mellem Prøvestenen og Refshaleøen. Det virker uigennemtænkt, og jeg så hellere, at man indgik et samarbejde med havnens brugere, fx Sejlklubben Lynetten, eller gravede metroen ned, fremfor helt at fjerne havnen fra kortet.

Svar til: Høring 64791 af: Bo Elkjær

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
720

INDSENDT AF
Bo Elkjær

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ejerforeningen Stampesgade 6

BY
København V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 6, st th

HØRINGSSVAR

Til Trafikstyrelsen, Københavns Kommune og Metroselskabet

Det er en stor og alvorlig beslutning, at beboerne i kvarteret omkring Reventlowsgade, Stampesgade mv. igen skal udsættes for et metrobyggeri med forventet afslutning i 2035.

Tilliden til Metroselskabet og tilliden til, at Københavns Kommune kan og vil varetage sin opgave som "ambassadør" for kommunens borgere er i bund. Vi ser derfor gerne, at der etableres en uafhængig kontrolinstans, en slags "ombudsmand" for byggeriet for de berørte beboere før, under og efter byggeriet.

I forbindelse med M3/M4-byggeriet er der ikke givet fuld og hel kompensation for de skader, der opstod på de berørte ejendomme. Det må være et grundlæggende krav, at bevisbyrden for skader på ejendomme vendes, så det er Metroselskabet der fuldt og helt skal kompensere skader på ejendomme, medmindre det kan bevises, at skaderne ikke skyldes byggeriet.

Kompensationen for beboerne skal tilrettelægges, så beboerne holdes skadesløse og der sikres kompensation for støj-, vibrations-, støv-, lysforurening mv. i forbindelse med byggeriet.

Denne kompensation skal udregnes efter spidsbelastninger, ikke et gennemsnit af generne.

Det skal sikres, at beboerne ikke på grund af økonomisk tab stavnsbindes til at skulle bo under sundhedsskadelige forhold mens byggeriet står på.

Mens byggeriet står på, vil der være et forhøjet slid på ejendommene. Det skal sikres, at ejendomme kan vedligeholdes udvendigt. Kompensationen skal tilrettelægges, så dette ydre slid ikke ligger ejendomme og ejere til last.

Det skal sikres, at ejere, ejer- og andelsforeninger ikke lider tab på manglende lejeindtægter på grund af byggeriet.

Det skal sikres, at der er trygge rammer for beboerne til at komme til og fra deres bopæle.

MATERIALE:
hoeringssvar stampesgade 6.pdf

København, 24. september 2024.

Ejerforeningen Stampesgade 6 høring vedr. miljøkonsekvensvurdering for M5

Til Trafikstyrelsen, Københavns Kommune og Metroselskabet

Det er en stor og alvorlig beslutning, at beboerne i kvarteret omkring Reventlowsgade, Stampesgade mv. igen skal udsættes for et metrobyggeri med forventet afslutning i 2035.

Tilliden til Metroselskabet og tilliden til, at Københavns Kommune kan og vil varetage sin opgave som "ambassadør" for kommunens borgere er i bund. Vi ser derfor gerne, at der etableres en uafhængig kontrolinstans, en slags "ombudsmand" for byggeriet for de berørte beboere før, under og efter byggeriet.

I forbindelse med M3/M4-byggeriet er der ikke givet fuld og hel kompensation for de skader, der opstod på de berørte ejendomme. Det må være et grundlæggende krav, at bevisbyrden for skader på ejendomme vendes, så det er Metroselskabet der fuldt og helt skal kompensere skader på ejendomme, medmindre det kan bevises, at skaderne ikke skyldes byggeriet.

Kompensationen for beboerne skal tilrettelægges, så beboerne holdes skadesløse og der sikres kompensation for støj-, vibrations-, støv-, lysforurening mv. i forbindelse med byggeriet.

Denne kompensation skal udregnes efter spidsbelastninger, ikke et gennemsnit af generne.

Det skal sikres, at beboerne ikke på grund af økonomisk tab stavnsbindes til at skulle bo under sundhedsskadelige forhold mens byggeriet står på.

Mens byggeriet står på, vil der være et forhøjet slid på ejendommene. Det skal sikres, at ejendomme kan vedligeholdes udvendigt. Kompensationen skal tilrettelægges, så dette ydre slid ikke ligger ejendomme og ejere til last.

Det skal sikres, at ejere, ejer- og andelsforeninger ikke lider tab på manglende lejeindtægter på grund af byggeriet.

Det skal sikres, at der er trygge rammer for beboerne til at komme til og fra deres bopæle.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen i ejerforeningen Stampesgade 6.

Svar til: Høring 64791 af: Mie Holbech Gustavsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
719

INDSENDT AF
Mie Holbech Gustavsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Dansk Erhverv

BY
København K

POSTNR.
1215

ADRESSE
Børsgade 4

HØRINGSSVAR

Dansk Erhvervs bemærkninger til offentlig høring af miljøkonsekvensvurdering og udkast til §25 tilladelse til metrolinje M5

Som tidligere nævnt i forbindelse med idéfasehøringen af den kommende metroudvidelse i København, som følge af udviklingen af Lynetteholm, støtter Dansk Erhverv etableringen af metrolinje M5. Som Danmarks hovedstad er det afgørende, at der i og omkring København fremtidssikres en forbedret og bæredygtig mobilitet. En udbygning af metroen vil, i takt med den øvrige udvikling af cykelinfrastrukturen og den kollektive transport, bidrage til en langsigtet løsning på trængselsudfordringerne i hovedstadsområdet.

Vi anerkender dog, at metrolinjer, særligt nedgravede, er dyre at etablere, og det er derfor vigtigt, at det fremtidige kundegrundlag er til stede for at sikre, at investeringen er samfundsøkonomisk bæredygtig. Det er vigtigt, at M5-projektet forbliver økonomisk rentabelt, og at omkostningerne er i overensstemmelse med den fremtidige værdi, linjen vil tilføre byen og dens brugere.

I miljøkonsekvensvurderingen beskrives de to valgte løsninger; en kortere nordlig løsning og en længere sydlig løsning. Dansk Erhverv støtter som udgangspunkt den sydlige løsning, der omfatter hele strækningen fra København H til Østerport og består af to etaper (1) København H til Refshaleøen (forventet åbningsår 2035) og (2) Refshaleøen til Østerport (forventet åbningsår 2045). Vi vurderer, at den sydlige løsning vil give den bedste betjening og den største mobilitet i de berørte områder. Selvom vi er bekendt med, at denne løsning indebærer øget klimaaftryk og meromkostninger, henviser vi til, at metroer er en langsigtet investering, og vi tror på, at det nødvendige kundegrundlag vil være til stede for at gøre denne investering bæredygtig. Den sydlige løsning vil desuden kunne forbedre infrastrukturen på Refshaleøen og på øvrige dele af Amager, og den vil bidrage til en fremtidssikret forbindelse for fremtidige bolig- og erhvervsområder.

Samtidig ser vi det som en væsentlig fordel, at den sydlige løsning åbner op for en fremtidig mulighed for en metroforbindelse mellem København og Malmø, hvilket vil styrke mobiliteten på tværs af Øresundsregionen. En sådan forbindelse vil være et vigtigt bidrag til at fremme integrationen mellem Danmark og Sverige. Dansk Erhverv skal derfor kvittere for beskrivelsen af en mulig tilslutning til en Øresundsmetro i miljøkonsekvensrapporten til M5 og anbefaler, at der i forbindelse med anlægningen af M5 etableres det foreslåede afgreningskammer ved Prags Boulevard. Det vil sikre muligheden for efterfølgende at anlægge tunnellerne til en eventuelt fremtidig metro til Malmø.

Herudover forventer vi, at der under det kommende anlægsarbejde for metrolinje M5, tages væsentlige hensyn til de lokale erhvervsdrivende og turismeerhvervet. Vi anerkender, at der ved al byudvikling uundgåeligt forekommer gener for både borgere og erhverv, men ønsker at påpege, at disse gener risikeres at forværres grundet projektets lange tidshorisont. Vi anbefaler derfor, at erhvervslivet inddrages aktivt gennem hele processen, og at der sikres hensigtsmæssig informering og varsling i god tid. For at minimere generne for de erhvervsdrivende, bør der desuden implementeres foranstaltninger, der sikrer mindst mulig forstyrrelse under anlægsperioden.

Afslutningsvis opfordrer vi endnu engang til, at bæredygtighed og omkostningseffektivitet forbliver centrale fokusområder gennem hele projektet, og at alle relevante interessenter inddrages for at sikre en succesfuld implementering af den kommende metrolinje. Grundet det lange tidsperspektiv for både etablering og byudvikling på Lynetteholm og den nye metrolinje, forventer vi at bygherrerne løbende genbesøger budgettet, så det i højere grad sikres, at projektet fortsat har et fornuftigt samfundsøkonomisk grundlag.

Med venlig hilsen

Mie Holbech Gustavsen

Erhvervspolitisk konsulent

Svar til: Høring 64791 af: P Holm & Søn AS

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
718

INDSENDT AF
P Holm & Søn AS

VIRKSOMHED / ORGANISATION
P Holm & Søn AS

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
A F Bayers Vej 1, 1 sal

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er høringssvar fra P. Holm & Søn vedrørende miljøkonsekvensrapport for M5

MATERIALE:
p. holm soen hoeringssvarm5 2609.pdf

P. Holm & Søn

Høringssvar i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingsrapporten for M5

P. Holm & Søn er et ejendomsudviklingsselskab, som ejer, udlejer og driver ejendommene ved Nyrnberggade 23, hvor der i dag drives hotellerne SleepCph og Dahei.
Ejendommen har det seneste år gennemgået en gennemgribende renovering inde og ude og fremstår i dag fuldt istandsat med 46 værelser/lejligheder i SleepCph og 46 fuldt indrettede lejligheder i Dahei. Værelser og lejligheder i hotellerne har i dag samlet cirka 200 sengepladser og en meget høj belægningsgrad.

P. Holm & Søn bakker op om metro, som er en god måde at komme rundt i hovedstaden på. Et metrobyggeri udfordrer også byen i anlægsfasen, og P. Holm & Søn opfordrer derfor til, at byggeriet optimeres i antallet af byggepladser og i længden af anlægsfasen med henblik på at minimere de samlede påvirkninger for omgivelserne og samfundet mest muligt.

P. Holm & Søn opfordrer til at optimere metroprojektet ved at vælge den sydlige løsning med én integreret stations- og afgreningsbyggeplads i Lergravsparken frem for at sprede metrobyggeriet til hele kvarteret med to byggepladser i både Lergravsparken samt Jenagade. P. Holm & Søn anbefaler dette af økonomiske, gene- og trafiksikkerhedsmæssige grunde.

Undgå at sprede gener over et helt kvarter
P. Holm & Søn finder beskrivelsen af området omkring Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej mangelfuld. I beskrivelsen fremstår Lergravsparken som et tæt bebygget område, mens området omkring en mulig byggeplads ved Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej beskrives som en parkeringsplads. Dette er ikke tilfældet.

Området har gennem de senere år gennemgået en større udvikling, og kvarteret er i dag blevet et levende område med plads til boliger og erhverv. En mulig byggeplads vil påvirke de mange beboere i Nyrnberggade og Strandlodsvej, elever, brugere, medarbejdere og gæster i bl.a. tre skoler, idrætshaller, hoteller, butikker og kontorer.

Området er i forvejen ved at hele efter flere års store anlægsbyggerier, særligt langs Strandlodsvej, og er nu ved at blive et velfungerende byområde, hvor det nye og gamle Amager forenes. En byggeplads i Jenagade vil annullere denne oplevelse for beboere, gæster og medarbejdere i området.

Støj
P. Holm & Søn vil blive stærkt negativt påvirket ved en metrobyggeplads i Jenagade. Under anlægsfasen vil der forekomme støjintensive aktiviteter, nogle udført i døgndrift, andre både som dag- og natarbejde. Hotellerne i Nyrnberggade vil være særligt udsat for den støj i højeste kategori, hvor miljøkonsekvensvurderingen beskriver, at der vil være støjniveauer, der overskrider grænseværdierne. Hertil kommer, at det fremgår, at der vil være behov for at udføre visse aktiviteter uden for normal arbejdstid. En kraftigt øget støj vil i dagligdagen påvirke driften af hotellerne i omfattende negativ grad.

I Nyrnberggade findes 46 værelser/lejligheder i det ene hotel, mens det andet hotel har 46 indrettede lejligheder. Samlet er der overnatning og bolig til cirka 200 personer.

P. Holm & Søn

Hotellet må sidestilles med boliger, da det baserer sig på overnatning, og 80% af boligerne er komplet møblerede lejligheder. Da der er lagt op til både støj i dagtimer, og yderligere mulighed for aften- og natarbejde, vil det medvirke stor negativ påvirkning for hotellets gæster og tilsvarende for hotellets driftsmulighed i en grad, der kan gøre det uforeneligt at opretholde hoteldrift i byggeperioden.

Hotelgæster bor typisk i området i kortere perioder, hvor de forventer at kunne sove og vil have manglende forståelse for byggearbejde, der igangsættes tidligt om morgenen eller er i gang om eftermiddagen, aftenen eller natten. Hoteldrift og rekruttering af hotelgæster er i dag i høj grad drevet ikke af hotellets egen kommunikation, men fra kunderne, der rater deres oplevelse af hotellet gennem ratings. Enkeltpersoners anmeldelser i en kortere eller længere periode vil således kunne forringe hotellets bookinger og indtjening i et meget større omfang og længerevarende periode end perioder med støj, og P. Holm & Søn vil have svært ved at kunne rette op på dette. For P. Holm & Søn vil det kunne føre til en så årelang negativ udvikling, at det hurtigt vil kunne vurderes uforeneligt at drive hotel. Ligeledes vil et salg af ejendomme forventeligt skulle ske med et tab.

Kompensationsmulighederne til erhvervsdrivende er erfaringsmæssigt ringe. For P. Holm & Søn vil en byggeplads, beliggende op ad de to hoteller på Nyrnberggade 23, medføre en overvejende stor risiko for, at hoteldriften ikke kan opretholdes i en anlægsperiode på op til 8 år. Det medfører risiko for, at P. Holm & Søn ikke kan gennemføre sine aktiviteter, da forretningen på lige fod med privatpersoner forudsætter en mulighed for og hensyntagen til søvn og mulighed for rekreation.
Der er i miljøkonsekvensrapporten beskrevet, at der er foretaget optællinger af boliger, der vil blive berørt af støjniveauer om aftenen og natten, og at disse vil modtage kompensation. P. Holm & Søn ønsker viden om, hvorvidt dette også omfatter de ca. 200 personer, der bor i hotellernes værelser og lejligheder.

For P. Holm & Søn vil det være næsten umuligt at udleje hoteller ved støj om aftenen og natten, og P. Holm & Søn opfordrer derfor på det kraftigste til, at overnatning i lejligheder og værelser på hotel sidestilles med overnatning i egen bolig. Det er et rimeligt hensyn, at der i forbindelse med behandling af nabopakkebekendtgørelsen indgår kompensation til hoteller, så overnatning på hoteller sidestilles med overnatning i bolig. P. Holm & Søn foreslår i den sammenhæng, at kompensationerne følger hjælpepakkerne under Coronapandemien, hvor hoteller kompenseres for faste udgifter, omkostningstab etc., når de er helt eller delvist afskåret fra at kunne drive forretning – som det i perioder vil være under metrobyggeriet.

Trafik
Et afgreningskammer i Jenagade vil øge mængden af tung trafik i hele området med stor påvirkning af trafiksikkerhed og støj i smalle gader. Tung trafik til og fra Jenagade vil ske forbi områder med mange bløde trafikanter på gåben og cykel gennem et område med butikker, restauranter, skoler, idrætshaller, boliger og erhverv.

Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej er smalle veje med parkeringspladser i kanten. Det forringer trafiksikkerhed og mindsker udsyn.

Der er i miljøkonksekvensrapporten estimeret at være knap 3800 lastbiler med tung trafik fra Jenagade og ca. 3600 lastbiler i Lergravsparken. Det fremgår ikke af rapporten, hvor mange lastbiler der vil være behov for, hvis stationsbyggeplads- og afgreningsbyggeplads integreres. Erfaringsmæssigt vurderer P. Holm & Søn, at der vil kunne opnås en positiv optimering med henblik på at kunne minimere mængden af tung trafik, da

P. Holm & Søn

én byggeplads skaber bedre mulighed for koordinering og til- og frakørsel af materialer. Det ønskes belyst, hvor mange lastbiler, én integreret byggeplads vil have.

Annullerede parkeringspladser i Jenagade vil give et øget pres på parkering og kørsel i de smalle omkringliggende gader, herunder Nyrnberggade. Ligeledes er der meget stor risiko for, at en stor mængde af den nuværende trafik på eks. Strandlodsvej søger mod mindre og smalle gader som Nyrnberggade til gene for områdets beboere og gæster og med risiko for forringet trafiksikkerhed. P. Holm & Søn opfordrer til, at det belyses, hvordan trafikken vil blive påvirket i tæt beboede gader som Nyrnberggade.
Antallet af tung trafik kan optimeres ved at samle bilerne og sikre faste transportveje til og fra Lergravsparken.

Egenværdi
Etablering af et afgreningskammer på Jenagade vil få voldsomme konsekvenser for hoteldriften i Nyrnberggade.

Da hotellets gæster i overvejende grad booker på baggrund af de ratings, hotellet opnår fra tidligere gæster, vil generne fra en byggeplads ikke blot genere hotellets gæster og medarbejdere i en periode, men umuliggøre hoteldrift gennem hele anlægsperioden. Belægningsgraden på hotellet er i dag 93%, og hotellet vurderer, at en rating under 7 eller mindre vil medføre så lav en bookning af overnatninger, at det forretningsmæssigt kan være svært at videreføre virksomhedens aktiviteter rentabelt.
For hotellet og P. Holm & Søn udgør det en meget stor risiko for et ødelæggende økonomisk tab gennem faldende indtægter samt ved et eventuelt salg; et utilfredsstillende og urentabelt antal hotelgæster, negative og skadelige ratings samt omfattende imagetab.

P. Holm & Søn opfordrer til, at byggeriet samles på én byggeplads i Lergravsparken, og at en byggeplads i Jenagade undlades, så kvarteret samlet set påvirkes i mindst mulig grad.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Riis

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
717

INDSENDT AF
Søren Riis

BY
FREDERIKSBERG C

POSTNR.
1828

ADRESSE
Martensens Alle, 10

HØRINGSSVAR

Beslutningen om linjeføringen af M5 vil have stor indflydelse på et fantastisk område af København med et fremragende potentiale. Over de næste mere end 100 år vil området blive defineret af de beslutninger, som tages nu.

Vælger politikerne en linjeføring over jorden, vil det støje, ødelægge og stresse livet og hverdagen for rigtig mange Københavnere. Vælger politikerne at grave M5 ned, vil metroen kunne blive en livgivende pulsåre i en attraktiv bydel. På kort sigt er linjeføringen over jorden lidt billigere – på lang sigt er den nedgravede løsning den klart mest værdifulde og værdiskabe løsning for København. Dertil kommer, at den nedgravede løsning i øjnene på mange besøgene også vil understrege den fine byplanlægning i København, som er kendt for at giver rum til mennesker og facilitere høj livskvalitet.

Jeg håber, at politikerne på Københavns Rådhus vil træffe beslutningen omkring linjeføringen med det lange sigt for øje. Aldrig har København og Danmark været rigere – vi har muligheden for at investere i den langsigtede bedste løsning og undgå et støjende ”ar” igennem en smuk og attraktiv bydel.

(Dette høringssvar erstatter mit tidligere høringssvar: nr. 453)

Svar til: Høring 64791 af: Søren Bønsing

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
716

INDSENDT AF
Søren Bønsing

BY
Kbh.S.

POSTNR.
2300

ADRESSE
Keplersgade 2, 3.tv

HØRINGSSVAR
En enkelt kommentar: Virker det ikke lidt uigennemtænkt, at bruge en masse tid og penge på at ombygge Sundbyøster Plads for derefter umiddelbart efter at grave det hele op igen i forbindelse med metrobyggeri? Hvorfor ventede man ikke med at etablere den nye plads til metrobyggeriet er færdigt? Hvad er der af planer for at genetablere plads og legeplads når metrobyggeriet er færdigt?

Svar til: Høring 64791 af: Søren Bønsing og Liandi Zhu

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
715

INDSENDT AF
Søren Bønsing og Liandi Zhu

BY
Kbh.S.

POSTNR.
2300

ADRESSE
Keplersgade 2, 3.tv

HØRINGSSVAR
Som forældre til et barn der pt går i 1. klasse på Sundbyøster Skole, er vi meget kede af, at høre at Sundbyøster Plads og "legepladsen på hjørnet/Bjørnelegepladsen" bliver lavet om til byggeplads over en længere årrække - 2026-2030, hvis planen holder - i forbindelse med bygning af metro. For det første mister børnene på Sundbyøster Skole (og øvrige brugere af området) et kæmpe lege- og aktivitetsareal. Hvor har man tænkt sig at børnene skal være i frikvartererne og i forbindelse med udendørs aktiviteter i skole- og fritidstilbudstid? Er der planlagt at gøre plads til børnene et andet sted som kompensation i byggeperioden? Kunne man eventuelt overveje at lukke Smyrnavej (den del, der er nord for skolen) for trafik til brug for aktiviteter for børnene? For det andet er vi bekymrede over den larm byggeriet vil medføre i forhold til at børnene skal gå i skole og have uden- og indendørs aktiviteter lige ved siden af og at det kan påvirke koncentration og indlæringsevne og være stressbelastende. Hvad er planen med mht afskærmning af byggeriet? Det samme i forhold til luftforurening - hvad er planen i forhold til støvpartikler m.m.? En sidste ting er trafiksikkerheden: Vi håber, at der er styr på projektet i forhold til den trafik det vil medføre!

Svar til: Høring 64791 af: Mona Møller

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
714

INDSENDT AF
Mona Møller

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danske Shipping- og Havnevirksomheder

BY
København V

POSTNR.
1550

ADRESSE
HC Andersens Boulevard 18

HØRINGSSVAR

Bemærkninger til miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5, som udarbejdet af Metroselskabet I/S, med høringsfrist 26. september 2024

Danske Shipping- og Havnevirksomheder fortsætter sin opbakning til en udvidelse af den københavnske metro med M5 – under den forudsætning, at der tages behørig højde for erhvervslivet på Prøvestenen, og deres bekymringer. Danske Shipping- og Havnevirksomheder ser udvidelsen som nødvendig understøttelse af København som en by i udvikling, der tiltrækker nye borgere samtidig med, at den vedbliver at være interessant for dem, der allerede bor i byen og bruger den, men Prøvestenen er havneareal, og det eneste tilbageværende reelle erhvervsareal til produktions- og industrivirksomhed i Københavns kommune. Det areal opfordrer Dansk Industri og Danske Shipping- og Havnevirksomheder til, at der værnes om, samtidig med der udvikles nødvendig infrastruktur i København.

Indledning

Indledningsvist skal Danske Shipping- og Havnevirksomheder påpege nødvendigheden af, at der udarbejdes en samlet tidsplan for henholdsvis Østlig Ringvej og M5, hvoraf også fremgår planerne for Kløverparken, som kan læses i Københavns Kommunes oplæg til en kommuneplan, der netop er i høring. Alle tre planer/projekter foregår primært i regi af Københavns Kommune, og der bør derfor udarbejdes en overordnet plan, hvorefter de direkte berørte kan forholde sig til, hvad der kommer til at ske, hvornår det forventes at kunne påvirke visse områder, og hvad den samlede effekt må forventes at blive.

Netop for virksomhederne på Prøvestenen kommer de kumulative effekter af de tre kommende tiltag til at få betydning for, om virksomhederne i virkeligheden allerede nu skal se sig om efter andre lokationer – og de politikere, der skal vedtage projekterne kan få et indblik i, hvad de egentlig beder et væsentligt område for København om at acceptere.

Bemærkninger

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (DSHV) skal understrege vigtigheden af de virksomheder, som i dag bor på Prøvestenen, og som er afhængige af den tætte adgang til kajen ved en dybvandshavn. De virksomheder understøtter netop udviklingen af byen både i forhold til byggeri, anlægsprojekter og genanvendelse af materialer fra byens genbrugsstationer, som skal sejles væk. Som det er belyst i råstofudspillet, udarbejdet af Danske Regioner og Dansk Industri, vil råstofforbruget stige over de kommende år, mens produktionen af råstoffer i Danmark vil falde markant. Derfor peger en af hovedanbefalingerne i råstofudspillet netop på, at sikre havnekapacitet for at sikre forsyningen – en forsyning, der også netop sikrer byggeriet af både M5, kommende større anlæg i København som Østlig Ringvej og potentielle udvidelser af metroen.

DSHV er opmærksomme på, at det kommende kvalitets- og vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen er blevet rykket, og dermed er til mindre gene for de virksomheder, der ligger på Prøvestenen. Men udover at særligt to af de virksomheder, der ligger på Prøvestenen bliver varigt påvirket, så kommer der i anlægsfasen til at være udfordringer, hvor DSHV skal understrege vigtigheden af *dialog*; Det er mere end 3 mio. ton tørbulk, der transporteres til og fra Prøvestenen årligt, hvilket indbefatter et gennemsnit på mere end 500 lastbiler dagligt. Dialogen om konkrete perioder på døgnet og ugen er helt grundlæggende for, at det niveau kan nås til mindst mulig gene for alle parter. Af MKR'en fremgår, at "Hele området vil kun være inddraget i kortere perioder af få ugers varighed" – men virksomhederne på Prøvestenen kan ikke lukke i perioder af "få ugers varighed".

Dialogen er nødvendig for at sikre *trafikafviklingen* på Prøvestenen og af MKR'en fremgår ikke planer herfor. MKR'en belyser ikke, hvordan trafikafvikling forventes at skulle ske både under anlægsfasen og derefter. Som tidligere beskrevet, er antallet af daglige lastbilkørsler højt til og fra Prøvestenen, og både fremtidige adgangsforhold og forhold på Prøvestenen er helt essentiel for virksomhederne.

I henhold til MKR'en er der ikke taget stilling til *erstatningsarealer* for virksomhederne på Prøvestenen. Som også nævnt tidligere i forløbet, vil DSHV på det kraftigste anbefale, at prøvestenskanalen, som er den kanal beliggende mellem Prøvestenen og Kløverparken/Skanska-grunden, opfyldes og anvendes til erstatningsareal. At skrive i MKR'en, at de virksomheder, der bliver udsat for varig ekspropriation "Må flytte deres aktiviteter andre steder hen" er en magtdemonstration uden respekt for de berørte virksomheder – København har brug for de aktiviteter, som de virksomheder bedriver, og virksomhederne har brug for beliggenheden på Prøvestenen. Et erstatningsareal i den nuværende kanal kan være et reelt alternativ.

På tilsvarende vis ses ikke i MKV'en belyst, hvorfor den alternative placering, som fremgår af *MKV'ens figur 4.94*, og som har en væsentligt mindre indgribende placering for de eksisterende virksomheder og som ligger fornuftigt i forhold til en kommende Østlig Ringvej, ikke er den løsning for KVC man har valgt at arbejde videre med. Umiddelbart virker den langt mere "spiselig" for alle parter? Uanset vil potentiel opfyldning i dette område være væsentlig mindre bekostelig og indgribende end ekspropriation af de eksisterende virksomheder.

I øvrigt skal DSHV gøre opmærksom på, at

- området på Prøvestenen er *ISPS-sikret*, hvilket har betydning for den generelle adgang til området. Grundet områdets karakter, skal ISPS-sikringen sikres under hele anlægsfasen.
- KVC skal etableres, så det ikke indskrænker *driftsmuligheder* for virksomhederne på Prøvestenen, som både genererer væsentlige mængder støv og støj.
- At *paddehegn og stormflodssikring* skal indeholdes inden for KVC's område.
- *Spunsen*, som skal omgive KVC'et, skal af hensyn til at bevare så meget som muligt af de

eksisterende virksomheders arealer på Prøvestenen, være så tæt på KVC og så smal som muligt.
- Konkrete CO2-tal som konsekvens af nedlæggelse af virksomheder på Prøvestenen, og dermed øgede afstande fra råstofforsyning til projekter skal medregnes i MKV'en. Tallene kan fx hentes i NIRAS-rapporten: "Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenen".

Konklusion

DSHV skal understrege, at de aktiviteter der foregår på Prøvestenen i dag er væsentlige samfundsaktiviteter, som bl.a. sikrer forsyningen af hovedstaden, og at det er væsentligt, at de aktiviteter kan fortsætte i videst mulig omfang uhindret – også i anlægsfasen.

DSHV skal endvidere understrege, at det er absolut nødvendigt for alle parter – både virksomheder og beslutningstagere, at de kumulative effekter på Prøvestenen af Østlig Ringvej og KVC - både de midlertidige og permanente - bliver belyst i et samlet overskueligt materiale.

Svar til: Høring 64791 af: Roland Beeres - bestyrelsesformand

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
713

INDSENDT AF
Roland Beeres - bestyrelsesformand

VIRKSOMHED / ORGANISATION
AB Den Gule By

BY
KBH S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Grækenlandsvej 40 F st

HØRINGSSVAR

Vores bygninger er 100 år gamle og har tendens til at sætte sig ved større rystelser. Det hænger sammen med et lag ler, som starter et par meter under jorden, og som vi og Sundbyøster Skole har fået foretaget geologiske undersøgelser af. Det har I sikkert også bekræftet ved jeres egne boringer. Leret kan blive plastisk under visse forhold såsom større rystelser, hvor der er fare for, at vores bygninger kan bevæge/sætte sig.

Vi er bekymret for, at vore bygninger revner i murværket og skades yderligere ved sætninger, som ikke nødvendigvis er synlige udefra. Som eksempel fik vi, ud over skader i murværk, to større og otte mindre indvendige skader, da den nye indskoling blev opført. Det har kostet vores forening dyrt. Vi vil gerne undgå at skulle tage sådan en sag op i retten igen. Vi forstår, at det nok ikke er muligt at forhindre de skader, men vi har ikke bedt om at der opføres metro her.

1. Vi vil gerne vide, hvad I har tænkt jer at gøre for at imødekomme skader i vores bygninger, og om vi kan få en aftale om hurtig udbedring, når det tunge arbejde er udført.

For at sikre os selv har vi tænkt os at opstille tre seismografer, som kontinuerligt samler data i høj opløsning, så vi kan triangulere epicenter af betydelige rystelser. Samtidig vil vi opstille to lydmonitorer. Al data vil blive indsamlet fra ca. start 2025, så vi har to års baseline data at henvise til. Vi overvejer også at offentligøre live data på vores hjemmeside til gavn for andre boligforeninger i nærområdet.

Vi vil ligeledes tage fotodokumentation af vores bygninger med ca. seks måneders mellemrum som dokumentation og arrangere gennemgang ved bygningsingeniør for at kortlææge evt. nye sætningsskader.

2. Det kommer også til at larme en del under byggeriet. Hvad gør I for at garantere at støjniveauerne overholdes? Og hvordan præcist (telefonnummer/email/hjemmeside) skal beboere søge om godtgørelse/kompensation/genhusning?

3. Når byggeriet er slut og metro er i drift, vil der tilsyneladende være en rumlen, dvs. at der fortsat vil være rystelser, når metrotog kører. Vil vores bygninger da være i fare for kontinuerligt at sætte sig i leret? Hvis ja, er der noget, der kan gøres nu, som f.eks nedgravning/boring af buffermateriale eller lign.?

4. Vil beboere blive generet af metrotog som kører? Hvis beboere mener at de forstyrres af tog, der kører, hvordan præcist skal de komme videre med det? Hvem skal de kontakte (email/hjemmeside/telefonnumer)- hvad er processen?

Svar til: Høring 64791 af: Malthe Mulvad

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
712

INDSENDT AF
Malthe Mulvad

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Copenhagen Malmö Port (CMP)

BY
Nordhavn

POSTNR.
2150

ADRESSE
Containervej 9

HØRINGSSVAR

Miljøkonsekvensrapport for M5 - høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Trafikstyrelsen og Københavns Kommune gennemfører høring af miljøkonsekvensrapport for Metro M5. Da Metro M5 i sig selv, og sammen med effekter af andre by- og infrastrukturudviklingsprojekter, kan have en væsentlig indflydelse på CMP og CMP's kunders virksomhed, indsendes hermed høringssvar til afgrænsningsnotat.

CMP støtter i udgangspunkt Metrolinje M5, da denne vil forbedre mobiliteten i København. Desuden støtter CMP forberedelse til en evt. Øresundsmetro, da dette kan aflaste jernbanen over Øresundsbroen og give plads til mere gods, samt øge integrationen i Øresundsregionen. Dog er det i denne forbindelse vigtigt, at der parallelt investeres i udviklingen af jernbanen til gods på begge sider af sundet.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af DFDS' færger i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager vedligehold af arealerne. Prøvestenen repræsenterer i denne sammenhæng en væsentlig kommerciel værdi for såvel CMP som CMP's ejere.

I tillæg til dette høringssvar, henviser CMP til høringssvar afgivet i forbindelse med idéhøringsfase og afgrænsningsnotater for hhv. Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af de potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed. Ydermere henvises til CMPs høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet) for de kumulative effekter af Metro M5 i sammenhæng med andre planlagte projekter.

Som nævnt i tidligere høringssvar, spiller erhvervshavnen i København generelt - og tørbulkterminalerne på Prøvestenen specifikt i denne sammenhæng – en væsentlig samfundskritisk rolle for forsyningen af Københavnsområdet. Begrænsninger i areal til rådighed for disse aktiviteter, kan føre til øgede økonomiske omkostninger for nye og genanvendte materialer til byggeri og håndtering og udskibning af f.eks. jord, men kan også føre til øget tung vejtrafik og herved afledte CO2-udledninger[1].

Projektet indbefatter midlertidig og permanent nedlæggelse af havnearealer, der understøtter søtransport. Prøvestenen er det eneste område i Fingerplanen 2019, der er udlagt til denne type af virksomheder[2] og derved ikke direkte/kvalitativt erstatteligt. Alt tyder på øget behov for havnenære bulkvirksomeder i fremtiden, bl.a. ifm. råstofimport og genanvendelse til byggeambitioner i København, befolkningstilvækst og fremskrivninger for råstofbehov i hovedstadsområdet. Derfor er det væsentligt, at et stigende behov for import at råstoffer ad søvejen til København opretholdes og konsekvenser for importen (f.eks. øget landtransport og landindvinding) ved nedlæggelse af havnearealer medregnes i miljøkonsekvensvurderingen.

Selvom projektet kun direkte berører den sydlige del af erhvervsarealet på Prøvestenen, skal hele erhvervshavnens område på Prøvestenen ses samlet. Øget behov for håndtering af ikke-fossile brændstoffer, CO2 osv. kan derfor ligeledes blive påvirkede af et reduceret erhvervsareal, der ikke umiddelbart kan erstattes. CMP har ikke ledige arealer til rådighed, der kan tilbydes de berørte virksomheder.

Specifikke bemærkninger

1. **Arealforbrug ifm. Metro M5 på Prøvestenens erhvervsareal skal reduceres så meget som muligt**, da dette område er væsentligt og da der ikke findes alternative beliggenhedsmuligheder i hovedstadsområdet (dokumenteret af NIRAS i 2023[3] og som fremgår af Fingerplanen 2019). De **alternative beliggenheder der er nævnt i MKV, bør genbesøges** med den forudsætning, at der ikke findes alternative havnenære

beliggenhedsmuligheder for de berørte virksomheder.

1. *"Det sydligste erhvervsareal på Prøvestenen bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen."* (MKV s. 42): **Projektet bør anvise, hvordan de direkte berørte virksomheders drift kan opretholdes i anlægs- og driftsfaser på Prøvestenen eller andetsteds med samme anvendelsesmuligheder**. Alternativt bør KVC placeres, således at kun arealer der rent faktisk kvalitativt lader sig erstatte inddrages (se punkt 1).

1. **Projektet bør anvise, hvordan indirekte berørte virksomheder/arealer kan fungere i drifts- og anlægsfaser.** CMP er ikke enig i at *"Påvirkningen af de øvrige virksomheder vurderes at være neutral."* (MKV s. 33), da øvrige virksomheder påvirkes af øget trafik, ledningsomlægning og nedlagte veje på Prøvestenen.

1. **Kontrol- og vedligeholdelsescenter skal udformes, så det ikke indskrænker Prøvestenens virksomheders drifts- og udviklingsmuligheder** (f.eks. ikke være støv- og støjfølsomt) og/eller fører til en reduktion af tilladte miljøklasser (op til 7).

1. Kontrol- og vedligeholdelsescenter påvirker Fyrtårn-, B- og Y-vej således at der ikke er tilkørselsmulighed til kajer. En **alternativ tilkørselsvej skal derfor etableres** i såvel anlægs- som driftsfase af M5. Denne vej bør være indenfor nuværende skitserede område for KVC.

1. **Omlægning og håndtering af havnesikring (ISPS) skal indgå i projektet**, da KVC-byggeplads berør områder, der i dag er under ISPS-sikring.

1. **Projektet skal tilsikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til tung trafik** via (evt. flere) adgangsveje til Prøvestenens erhvervsområde i anlægs- og driftsfaser.

1. **Nuværende kryds for enden af Prøvestensbroen (Prøvestenen/Jordtransportvejen) vil blive påvirket** i sig selv af M5-anlægsarbejdet og kumulativt af øvrige anlægsarbejder, herunder jordtransport til Lynetteholm og evt. anlæg af Østlig Ringvej. CMP er derfor ikke enig i at *"Trafikken til og fra KVC vurderes at udgøre en lille/ubetydelig påvirkning af det trafikale billede i anlægsfasen."* (MKV s. 17).

1. **Stormflodssikring, paddehegn mv. skal holdes indenfor KVCs område**.
   Stormflodssikring mod nord og øst bør være som spuns med henblik på at optage mindst mulig plads.

1. **Uhindret drift af Prøvestenens virksomheder skal sikres under ledningsomlægning**. Ledningsomlægning skal koordineres med Sund&Bælt i forhold til evt. anlæg af Østlig Ringvej.

1. **Kumulative/samlede effekter for Prøvestenen af Østlig Ringvej og byudvikling (zonering) skal medregnes** i miljøkonsekvensvurderingen med udgangspunkt i de for nuværende kendte planer.

1. **CO2- og trafikkonsekvenser ved nedlæggelse af tørbulkvirksomheder og derved øget landtransport skal medregnes** i miljøkonsekvensvurderingen (beregninger af dette forefindes i NIRAS-rapport fra 2023).

1. **Søtransport af materialer og gods til metrobyggeriet bør prioriteres** for at reducere tung vejtrafik og CO2-udledninger.

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

---

[1] Afdækkes bl.a. i NIRAS 2023: Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen

[2] Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019 forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen. Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_proevestenen_0.pdf

[3] NIRAS 2023: Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen

MATERIALE:
metro m5 mkv - hoeringssvar fra copenhagen malmo port cmp.pdf

COPENHAGEN MALMÖ PORT

Copenhagen Malmö Port AB
Containervej 9
DK-2150 Nordhavn

Tel +45 35 46 11 11
Fax +45 35 46 11 22
cmport@cmport.com
www.cmport.com

26-09-2024

Til:

Københavns Kommune

Miljøkonsekvensrapport for M5 - høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Trafikstyrelsen og Københavns Kommune gennemfører høring af miljøkonsekvensrapport for Metro M5. Da Metro M5 i sig selv, og sammen med effekter af andre by- og infrastrukturudviklingsprojekter, kan have en væsentlig indflydelse på CMP og CMP's kunders virksomhed, indsendes hermed høringssvar til afgrænsningsnotat.

CMP støtter i udgangspunkt Metrolinje M5, da denne vil forbedre mobiliteten i København. Desuden støtter CMP forberedelse til en evt. Øresundsmetro, da dette kan aflaste jernbanen over Øresundsbroen og give plads til mere gods, samt øge integrationen i Øresundsregionen. Dog er det i denne forbindelse vigtigt, at der parallelt investeres i udviklingen af jernbanen til gods på begge sider af sundet.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af DFDS' færger i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager vedligehold af arealerne. Prøvestenen repræsenterer i denne sammenhæng en væsentlig kommerciel værdi for såvel CMP som CMP's ejere.

I tillæg til dette høringssvar, henviser CMP til høringssvar afgivet i forbindelse med idéhøringsfase og afgrænsningsnotater for hhv. Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af de potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed. Ydermere henvises til CMPs høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Transportministeriet) for de kumulative effekter af Metro M5 i sammenhæng med andre planlagte projekter.

Som nævnt i tidligere høringssvar, spiller erhvervshavnen i København generelt - og tørbulkterminalerne på Prøvestenen specifikt i denne sammenhæng – en væsentlig samfundskritisk rolle for forsyningen af Københavnsområdet. Begrænsninger i areal til rådighed for disse aktiviteter, kan

føre til øgede økonomiske omkostninger for nye og genanvendte materialer til byggeri og håndtering og udskibning af f.eks. jord, men kan også føre til øget tung vejtrafik og herved afledte CO2-udledninger[1].

Projektet indbefatter midlertidig og permanent nedlæggelse af havnearealer, der understøtter søtransport. Prøvestenen er det eneste område i Fingerplanen 2019, der er udlagt til denne type af virksomheder[2] og derved ikke direkte/kvalitativt erstatteligt. Alt tyder på øget behov for havnenære bulkvirksomeder i fremtiden, bl.a. ifm. råstofimport og genanvendelse til byggeambitioner i København, befolkningstilvækst og fremskrivninger for råstofbehov i hovedstadsområdet. Derfor er det væsentligt, at et stigende behov for import at råstoffer ad søvejen til København opretholdes og konsekvenser for importen (f.eks. øget landtransport og landindvinding) ved nedlæggelse af havnearealer medregnes i miljøkonsekvensvurderingen.

Selvom projektet kun direkte berører den sydlige del af erhvervsarealet på Prøvestenen, skal hele erhvervshavnens område på Prøvestenen ses samlet. Øget behov for håndtering af ikke-fossile brændstoffer, CO2 osv. kan derfor ligeledes blive påvirkede af et reduceret erhvervsareal, der ikke umiddelbart kan erstattes. CMP har ikke ledige arealer til rådighed, der kan tilbydes de berørte virksomheder.

Specifikke bemærkninger

1. **Arealforbrug ifm. Metro M5 på Prøvestenens erhvervsareal skal reduceres så meget som muligt**, da dette område er væsentligt og da der ikke findes alternative beliggenhedsmuligheder i hovedstadsområdet (dokumenteret af NIRAS i 2023[3] og som fremgår af Fingerplanen 2019). De **alternative beliggenheder der er nævnt i MKV, bør genbesøges** med den forudsætning, at der ikke findes alternative havnenære beliggenhedsmuligheder for de berørte virksomheder.

2. *"Det sydligste erhvervsareal på Prøvestenen bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen."* (MKV s. 42): **Projektet bør anvise, hvordan de direkte berørte virksomheders drift kan opretholdes i anlægs- og driftsfaser på Prøvestenen eller andetsteds med samme anvendelsesmuligheder**. Alternativt bør KVC placeres, således at kun arealer der rent faktisk kvalitativt lader sig erstatte inddrages (se punkt 1).

3. **Projektet bør anvise, hvordan indirekte berørte virksomheder/arealer kan fungere i drifts- og anlægsfaser.** CMP er ikke enig i at *"Påvirkningen af de øvrige virksomheder vurderes at være neutral."* (MKV s. 33), da øvrige virksomheder påvirkes af øget trafik, ledningsomlægning og nedlagte veje på Prøvestenen.

---

[1] Afdækkes bl.a. i NIRAS 2023: Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen

[2] Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019 forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen. Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_proevestenen_0.pdf

[3] NIRAS 2023: Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen

4. **Kontrol- og vedligeholdelsescenter skal udformes, så det ikke indskrænker Prøvestenens virksomheders drifts- og udviklingsmuligheder** (f.eks. ikke være støv- og støjfølsomt) og/eller fører til en reduktion af tilladte miljøklasser (op til 7).

5. Kontrol- og vedligeholdelsescenter påvirker Fyrtårn-, B- og Y-vej således at der ikke er tilkørselsmulighed til kajer. En **alternativ tilkørselsvej skal derfor etableres** i såvel anlægs- som driftsfase af M5. Denne vej bør være indenfor nuværende skitserede område for KVC.

6. **Omlægning og håndtering af havnesikring (ISPS) skal indgå i projektet**, da KVC-byggeplads berør områder, der i dag er under ISPS-sikring.

7. **Projektet skal tilsikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til tung trafik** via (evt. flere) adgangsveje til Prøvestenens erhvervsområde i anlægs- og driftsfaser.

8. **Nuværende kryds for enden af Prøvestensbroen (Prøvestenen/Jordtransportvejen) vil blive påvirket** i sig selv af M5-anlægsarbejdet og kumulativt af øvrige anlægsarbejder, herunder jordtransport til Lynetteholm og evt. anlæg af Østlig Ringvej. CMP er derfor ikke enig i at *"Trafikken til og fra KVC vurderes at udgøre en lille/ubetydelig påvirkning af det trafikale billede i anlægsfasen."* (MKV s. 17).

9. **Stormflodssikring, paddehegn mv. skal holdes indenfor KVCs område**. Stormflodssikring mod nord og øst bør være som spuns med henblik på at optage mindst mulig plads.

10. **Uhindret drift af Prøvestenens virksomheder skal sikres under ledningsomlægning**. Ledningsomlægning skal koordineres med Sund&Bælt i forhold til evt. anlæg af Østlig Ringvej.

11. **Kumulative/samlede effekter for Prøvestenen af Østlig Ringvej og byudvikling (zonering) skal medregnes** i miljøkonsekvensvurderingen med udgangspunkt i de for nuværende kendte planer.

12. **CO2- og trafikkonsekvenser ved nedlæggelse af tørbulkvirksomheder og derved øget landtransport skal medregnes** i miljøkonsekvensvurderingen (beregninger af dette forefindes i NIRAS-rapport fra 2023).

13. **Søtransport af materialer og gods til metrobyggeriet bør prioriteres** for at reducere tung vejtrafik og CO2-udledninger.

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

Svar til: Høring 64791 af: Marie Juel Bech Nielsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
711

INDSENDT AF
Marie Juel Bech Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74, 5. tv.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

Der er stort behov for etablering af transportforbindelser mellem byen og områderne på Refshaleøen og det nye Lynetteholm. Men det bør ske på en måde, som ikke spolerer det unikke miljø, der eksisterer på Refshaleøen. Der er tale om et helt unikt byområde. Udover at være hjem for beboerne på Margretheholm, så er det et uspoleret naturområde midt i byen, et kulturelt hotspot for særligt unge, men også andre aldersgrupper og et område med en helt særlig atmosfære og identitet.

Hvis der vælges en løsning med højbane, vil det alene være af økonomiske årsager. Alt andet taler imod en sådan løsning. Erfaringerne med en højbane i København bør i sig selv være tilstrækkeligt til ikke at gå videre med den løsning.

Af den grund er det mærkeligt, at det er borgerne, der har fået opgaven med - gennem høringssvar - at argumentere imod en højbane. Det burde tværtimod være Københavns Kommune, der har opgaven med at forklare, hvad der taler for en højbane.

Svar til: Høring 64791 af: Djawed Kimouche

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
710

INDSENDT AF
Djawed Kimouche

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sundbyøster Skole

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Smyrnavej 5-7

HØRINGSSVAR

Jeg skriver på vegne af eleverne i **den tredje og sidste 6. klasse** på Sundbyøster Skole. Nedenstående er, hvad de har skrevet ang. et metrobyggeri ved Sundbyøster Plads og legepladsen.

Kære KBHs kommune

Hvordan skal eleverne på Sundbyøster skole koncentrere sig fra 3-6 årgang, når I bygger på Sundbyøster Plads?

Skal vores vinduer altid være lukket eller kommer lyden stadig igennem fra kæmpe maskiner?

Kære kommune,

Vi skriver i anledning af den nye Metro station på Sundbyøster plads og isbjørnelegepladsen, vi synes ikke at i skal rive dem ned. Der er mange af os som har nogle gode minder, og hvorfor rive Sundbyøster pladsen ned lige efter den er blevet bygget? Dog kommer vi ikke til at gå på Sundbyøster skole efter sommerferien, men vi tænker på de andre som får en plads ved siden af byggeriet, og det kan forstyrre deres undervisning. Så vi synes ikke at "**måske** bliver isbjørnelegepladsen bygget igen" er godt nok, eller kan i bare lade vær med at rive den ned.

Vh Georg, Oskar, Lucas og Lasse

6.X, Sundbyøster Skole

Hej

Jeg vil gerne sende en klage til kommunen om den nye metro linje. Jeg går på Sundbyøster skole og er meget utilfreds over at i tager isbjørnelegepladsen væk. Jeg har leget på den legeplads siden jeg var 3 år og jeg er nu tolv. Jeg gider simpelthen ikke finde mig i at i skal tage hele min barndom væk fra mig. Det er ikke mere en et par måneder siden, hvor i også tog isbjørnen fra os, den kom heldigvis tilbage, EFTER LANG TID. Så vi har lige fået den tilbage og nu vil i tage den fra os igen. Tænk på alle de nye små der bare vil have lidt tid sammen med isbjørnen. Men i har jo sørget for at de ikke må få tid med isbjørnen. Og hvad med pladsen i næsten lige har bygget den skal jo så rives ned IGEN. Næsten Halvdelen af Børnes skoletid har jo været med en arbejdsplads lige ved siden af, og er i godt klar over hvor mange bolde folk har mistet i forbindelse med byggearbejdet.

Hej Københavns kommune

Jeg synes personlig at det ville være synd at fjerne

Isbjørnelegepladsen for jeg har så mange gode minder derfra med både venner og familie min lille søster og lillebror starter også snart på suø skole og jeg synes godt de kunde få den samme glæde af isbjørnelegepladsen som jeg har haft i så mange år

Så jeg håber i tænker over hvor mange der vil være ked af over at i fjerner isbjørnelegeplads.

- Håber i tager det seriøst mvh nogle elever fra 6x

KÆRE KOMMUNE

Jeg taler for mig og hele min gruppe af 5 personer. Vi går alle sammen på sundbyøster skole, som er meget tæt på. Vi er meget triste over at I skal lave vores meget gode isbjørne legeplads om til en metrostation. Der er masser af busser allerede som gør os meget kede af det. Vi har så mange minder på den legeplads fra da vi var mindre og fra nyere tider. Vi kommer til at få masser af støj ved vores skole, det kommer til at gøre undervisningen meget svære for os elever. Vi håber at i ikke vil gøre os elever kede af det, for det gør vi vis i nu ombygger hele området. Det er op til hvad er bedst for jer, men vi allesammen håber at i ikke laver den om. Det sted der er kær til os allesammen, som vi også legede i når vi gik i 0 klasse. Jeg håber i tænker virkelig meget over den beslutning i tager snart.
Held og lykke fra Nivin, Julieta, Laurina, Eik, og linus, og 6.x

Hej

Vi syntes IKKE at I skal rive isbjørnelegepladsen ned fordi vi har alligevel en bus som vi så kører over til metroen med og det tjener bussen jo penge af. plus i spilder bare penge af at lave en metro. Vi vil ikke komme til at gå på denne skole hvis I kommer til at sætte det i gang, men de børn som vil gå der til den tid vil ikke syntes det er fedt at der er meget larm lige ved siden af deres skole hvor de burde kunne lære noget uden konstant larm, også for dem der bor tæt på byggeriet til den tid. Plus vi har

mange minder derover og det vil de fremtidige børn også have hvis I ikke river legepladsen ned. Plus inde på isbjørne legepladsen er der fyldt med natur, planter, buske og træer, det ville være rigtig trist hvis I rev alt det ned, folk bruger også tit legepladsen til fødselsdage og andre arrangemanger så det ville også være meget trist hvis I også rev det ned vi håber at I ikke vil rive ned isbjørne legepladsen hej hej

Kære Kommune.

Vi har snart gået på Sundbyøster skole i 7 år, og isbjørne legepladsen er blevet en stor del af alles frikvarterer, og fritid. Og ville det ikke være lidt dumt at ødelægge den nye plads? Det ville også være forstyrrende for dem der har klasseværelse lige ved siden af. Det ville også være dumt, fordi der kommer mange folk og tager toget nok midt i frikvarterne. Håber i har tid til at læse vores mening.
Kh. Valdemar og Dante

Hej kommune.

Jeg har bare et spørgsmål. Hvorfor i alverden ville i nogensinde bygge en metrostation hvor børn leger og har det sjovt. Der er altså også et busstop lige ved siden af og det er ikke verdens undergang at tage bussen. Jeg synes virkelig at i skulle tænke over hvad i laver. Det er sku ikke okay.):

Kære KBHs kommune

Hvordan skal eleverne på Sundbyøster skole koncentrere sig fra 3-6 årgang, når I bygger på Sundbyøster Plads?

Skal vores vinduer altid være lukket eller kommer lyden stadig igennem fra kæmpe maskiner?

Kære kommune

Hvorfor vil i bygge en metrostation her, vi har jo en bus. det kommer til at larme virkelig meget, og det ødelægger en legeplads som har været en barndom for andre børn og vokse. Vil i virkelig det?! Og jeg har også boet her i over 8 år og jeg tør væde at der er flere som mig.

Kære kommune

Jeg syntes personligt at det er en God ide.

Men please lad være med at. Fjerne isbjørne legepladsen permanent.

Svar til: Høring 64791 af: Poul Madsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
709

INDSENDT AF
Poul Madsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

Som medlem af Lynetten Sejlklub med båd i havnen i 24 år, er jeg modstander af en overfladeløsning for M5. Tunnelløsningen vil løse alle vore problemer, som beskrevet i Sejlklubben Lynettens høringssvar. En overflade metro fra Prags Boulevard til Lynetteholm vil endnu en gang skære Amager i stykker, og vil optage store arealer som kan bruges til rekreative formål, boligbyggeri, eller erhverv i fremtiden. Kun en metro hele vejen under jorden, (også på Lynetteholm), er visionær byplanlægning i forhold til Københavns rekreative sammenhængende udvikling.

Svar til: Høring 64791 af: mette thastum

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
708

INDSENDT AF
mette thastum

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 6, 3 th

HØRINGSSVAR

Indhold:

1. Data til baggrund for beslutning
2. Sårbare borgere, adgang for flextrafik, hjemmehjælp mm.
3. Trafik, sikkerhed, transport af giftig jord, adgang til brandhaner mm.
4. Beliggenhed
5. Støj og vibrationer
6. Kompensation og genhusning
7. Økonomi

DATA TIL BAGGRUND FOR BESLUTNING
a) Miljøkonsekvensrapporten og dets analyser, beregninger etc., og de bagvedliggende overvejelser for M5 bygger på oplysninger og data, der ligger flere år tilbage. Så vidt vi er orienteret, er der ikke lavet en ny behovsanalyse efter M4 er åbnet. ER der overhovedet et behov for station på Axel Heides Gade? Hvad er i så fald argumenterne for at undlade en ny behovsanalyse, når vi har 2 metrostationer under 1 km fra Axel Heides Gade?:

- v/Bryggebroen - Islands Brygge St.: ca. 875 m
- v/Bryggebroen - Havneholmen St.: ca 640 m
- v/Bryggebroen - Dybbølsbro St.: ca 735 m
- v/Bryggebroen - DR Byen St.: ca 1.1 km
- Sydlige del af Bryggen - Enghave St. (m. nye cykel- og gangbro): ca 450-590 m

I “M5 Ring - Perspektivanalyse…”, side 10, figur 4, kan man se, at den foreslåede placering af stationen v/Bryggebroen i Axel Heides Gade vil give en stationsnærhed, der for mere end halvdelen, dækker ubeboet område over vandet og Amager Fælled. Endnu en fjerdedel af stationsdækningen er på vestsiden af vandet, og vil derfor naturligt være betjent af Havneholmen Station. Tilbage står altså 1/4 af stationsdækningen, der reelt serviceres med nuværende placering. Det ligner spild af skatteydernes penge at anlægge endnu en station på Islands Brygge, som endda er særlig dyr og dyb

pga. dens placering ved kanalen.

b) Er der lavet undersøgelser vedr. at lave et såkaldt trafikknudepunkt ved cykelbroen, der i forvejen har 25.000 cyklister dagligt, og som ikke kan rumme mere, et havnebusstop, hvor havnebussen sejler fra passagererne, men ingen busser eller andet at skifte til (modtager gerne henvisninger til diverse analyser)?
Hvad er argumenterne for at lægge en station der, med den massive trafik der i forvejen er på et meget lille område, hvor man reelt set ikke kan skifte til andre transportformer? Hvem sørger i så fald for på daglig basis, at folk kan færdes sikkert?

c) I efteråret 2023 blev der lavet boringer, så man kan klarlægge jordbunds- og grundvandsforholdene. Det fremgik af Metroselskabets skiltning, at målingerne skal følges de kommende 3 år, før man kan beslutte, hvor stationen kan ligge ift. grundvand, jordbundsforhold mm. Alligevel vil man ultimo 2024/primo 2025 beslutte beliggenheden uden at afvente prøverne. Hvad er argumenterne herfor?

d) Er det en miljømæssig forsvarlig løsning at lave en 18 meter dyb station i giftig jord (i stedet for at flytte den længere ind, hvor man kan nøjes med fx en 8 meter dyb station)? Er der taget højde for, at man skal grave meget dybt og bortfjerne meget giftig industrijord? Er der forhold omkring forurenet jord og partikler, som bør analyseres yderligere, inden man går videre med placeringen?

e) Hvad er konklusionerne på analyser af påvirkninger for berørte beboere, bygningerne samt hensyn til sikker og tryg afvikling af trafikken under den 10-årige byggeperiode, samt efter idriftsættelse af metroen?

SÅRBARE BORGERE, ADGANG FOR FLEXTRAFIK MM.
Flere i vores bebyggelse er særligt sårbare, har handikapbil el. bruger flextrafik, har brug for hjemmehjælp, bliver hjemmeskolet, flere arbejder hjemme mm. Der er både børn og voksne med særlige behov, som ikke kan håndtere et så støjende byggeri i så lang tid så tæt på. Hvordan får beboerne hjælp og adgang til nødvendigheder (fx handikapparkering, flextrafik, hjemmehjælp), hvis der ikke er adgang fra Axel Heides Gade, hvor brandhanerne, skraldesug og meget mere i øvrigt også er placeret?
Zone 1 beboere bør tilbydes genhusning i tilsvarende bolig København i hele perioden med støj og afspærring (se punkt 6).

TRAFIK, SIKKERHED, TRANSPORT AF GIFTIG JORD, ADGANG TIL BRANDHANER MM.
a) Beliggenheden på Axel Heides Gade gør det nødvendigt at spærre Islands Brygge af for trafik i flere år, som medfører trafikomlægning til Artillerivej, der i forvejen er en stærkt trafikeret vej med tung trafik, og hvor der ligger flere skoler og børneinstitutioner med flere tusinde børn på vej til og fra skole hver dag. Der er ikke fremlagt tilfredsstillende løsninger på, hvordan man vil sikre forsvarlige omdirigeringer og tilpasninger af infrastrukturen. Med lastbiler i 5 minutters drift vil det skabe kaos og farlige situationer for alle typer trafikanter.

b) Samtidig planlægger man at nedlægge 60 p-pladser på Axel Heides Gade, som vil medføre spild-kørsel. Der er samtidig givet parkeringspladser fri til haveforeningen på Artillerivej. Vi vil foreslå, at det kun er beboere med licens og virksomhedskøretøjer, der kan parkere i området, indtil gaden åbnes og p-pladser er etableret igen, samt at der stilles tilsvarende p-pladser til rådighed i p-huset på Erik Eriksens Gade, som kommunen dækker, når de inddrager 60 pladser her. Efter byggeriet og åbning af metro skal der ske genetablering af p-pladserne i området. Under alle omstændigheder må

det sikres, at myndigheder så som brandvæsen, flextrafik, hjemmepleje m.m. har mulighed for at parkere ved de beboere, der har behov for hjælp., hvis de vælger ikke at blive genhuset.

c) Transport af giftig jord med 4-5 lastbiler i minuttet – der er ikke indskrevet i kontrakter med vognmænd, at det skal være overdækket, da Metro vil ikke indføje i deres kontrakter med chaufførerne, at de skal køre med presenning (jf. Metros svar ved høring). Myndighederne må indskærpe overfor metroselskabet, at de begrænser støj, støv og andre gener fra byggeriet så meget som muligt, selvom det er fordyrende. Myndighederne må pålægge metroselskabets entreprenører at overdække deres lastvogne, når de transporterer giftig jord væk, så beboere i området ikke skal indånde flere giftige støvpartikler end nødvendigt.

BELIGGENHED

Stationen v/Bryggebroen vil blive meget dyb (18 meter). Ergo skal der køres mere jord væk og igen køres mere jord tilbage, når stationen er færdig. En masse unødig trafik, som forurener og ikke bidrager til trafiksikkerheden. Derudover vil den meget dybe beliggenhed kræve væsentligt mere beton, som er aldeles ubæredygtigt. Man kunne komme uden om mange af disse problemer ved at flytte stationen til den anden ende af Axel Heides Gade (lavere station (8 meter), mindre jord og beton), inddrage græsarealet på hele Axel Heides Gade til byggeplads, og hermed undgå at spærre Islands Brygge af og undgå en del unødig kørsel.

Kunne man finde en alternativ placering, der i højere grad tager et menneskeligt hensyn? Den forkromede løsning vil være enten at sløjfe stationen eller flytte den til fx Den Grønne Kile, Artillerivej 131-155 el. Sturlasgade. Det er noget bredere arealer, man vil kunne bygge mere miljøvenligt og det vil være mindre til gene for trafik, beboere, institutionsbørn ligesom man vil opnå transport til flere arbejdspladser og adgang til busser. Flytter man stationen en anelse syd mod Artillerivej eller på Fælledsiden af Artillerivej, vil det være væsentligt færre husstande (<20), der berøres. Der er allerede præcedens for dispensation mht. fredningen af fælleden i behandlingen af det kommende lyskryds Axel Heides Gade/Artillerivej. Denne placering vil være veltilgængelig for beboere og pendlere på Bryggen, man vil ikke forringe flere tusinde borgeres livskvalitet i en 8-årig anlægsperiode og stationen behøver ikke ligge så dybt som i Axel Heides Gade og vil derfor være billigere.. Undlader man stationen v/ Bryggebroen, vil man spare en meget dyr/dyb station, og linjen mellem Hovedbanegården og DR kan rettes ud og blive væsentlig kortere. Denne besparelse kunne passende bruges på at nedgrave metroen ved Margretheholm.

STØJGENER OG VIBRATIONER – se bilagsrapporten om v/Bryggebroen

Ifølge rapporten vil der være nattestøj op til 87 dB(A) fra byggepladsen i op til 36 måneder. Det vil medføre en stor påvirkning af sundheden for beboerne.
Miljøkonsekvensrapporten har ikke i tilstrækkelig grad adresseret de ekstreme støjgener, som metrobyggeriet vil medføre. Specifikt på Axel Heides Gade forudses det, at området vil være blandt de mest støjbelastede i hele byggeperioden. Alligevel er der ingen planer om at opføre en støjreducerende mur omkring byggepladsen, hvilket er helt uacceptabelt. Uden sådanne tiltag vil de nærliggende boliger blive udsat for vedvarende støj, og gør lejlighederne ubeboelige i længere perioder. Dette forhold bedes revurderet, eller der bør indtænkes andre løsninger på reduktion af støjen samt strakstilbud om genhusning i tilsvarende bolig.

KOMPENSATION OG GENHUSNING

Det skal kraftigt indvendes, at niveauet for kompensation skal reguleres til nutidig markedsniveau, iht. det fastsatte i bekendtgørelse om Cityringen, som oprindelig udspringer af lov om Cityringen fra

2007, og hvor de fastsatte satser i BEK nr 768 af 25/06/2014, Bekendtgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen, ikke er dækkende og rimeligt niveau for kompensation, ved et kommende byggeri med start i 2025 og fremefter. Såfremt beboerne skal have mulighed for at finde en tilsvarende bolig, i tilfælde af at larm gør ens bolig ubeboelig, skal kompensationen være på markedsniveau, samt satser skal fremadrettet også blive pristalsindekseret.

Det påpeges, at beboere vil være økonomisk låst igennem mange år under byggeriet, da boligerne ikke vil kunne sælges eller lejes ud til andre pga. larm. Vi vil derfor alle være økonomisk ramte og fastlåste, hvorfor i det mindste en fair og rimelig kompensation til beboerne for de voldsomme gener, samt mulighed for at få en passende genhusning, bør sikres, hvis man politisk insisterer på at gennemføre et så kæmpe og dyrt byggeri.

Det skal også ses i lyset af byggeriets samlede omkostninger, og hvad metrobyggeriet hidtil igennem årene har kostet at bygge, blot i entreprise til de valgte byggefirmaer. En ny beregning af fair kompensation til de berørte beboere for de pågældende år skal tages med ind i reguleringen ved metrobyggeriet og ved fastsættelse af regler for genhusning, kompensation mv.

Vi er 107 andelshavere, hvoraf 48 lejligheder har værelser, altan og vinduer mod en kommende byggeplads i Axel Heides Gade. Ud af disse er 15 lejligheder beboet af pensionister, som altså er i lejligheden 24/7. Derudover er der blandt de 48 lejligheder yderligere et antal, som må betegnes som særligt følsomme herunder børn. Det er altså hver tredje lejlighed, som er særligt belastet af byggeriet. Der skal ydes en retfærdig og rimelig kompensation til de mennesker, der må bære de omtalte gener i op til 8 år. Vores bemærkninger tager udgangspunkt i BEK nr. 768 af 25/06/2014 Bekendtgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen. Metroselskabet oplyste på digitalt møde den 27.8.2024 om, at man med stor sandsynlighed vil tage udgangspunkt i denne, når Transportministeriet skal lave en ny bekendtgørelse for M5. Når vi nederst skriver bekendtgørelsen, refereres til den gældende for Cityringen.

Følgende bør revideres:

Kompensationen skal hæves:
I paragraf 9 i bekendtgørelsen oplistes de beløb den maksimale kompensation er. Kompensationen er fastlagt i 2014 altså for 10 år siden. Vi finder, at denne kompensation er uhørt lav, set i forhold til de store gener og evt. helbredsmæssige konsekvenser beboerne udsættes for i en lang årrække. Derfor bør der være en ny beregning af kompensation ved udarbejdelsen af ny bekendtgørelse på M5. Vi mener den bør ligge på det dobbelte og reguleres hvert år efter byggestart i forhold til prisudviklingen.

Der bør ydes kompensation til særligt udsatte i dagtimerne:
På det digitale møde den 27/8, oplyste Metroselskabet, at der ikke vil blive givet kompensation i dagtimerne, selvom støjniveauet er højt, fordi de normale byggepladsregler gælder. Vi mener ikke, at et metrobyggeri med de gener og den lange varighed kan sammenlignes med et almindeligt byggeri og derfor bør der ses bort fra "de normale byggepladsregler" og ydes kompensation i dagtimer som ved aftenarbejdet. Kompensation bør gives til de beboere som udsættes for generne 24/7 dvs. folkepensionister, førtidspensionister el.lign. samt familier der er hjemme med børn eller har børn med særlige udfordringer.

Kompensation ved flytning til erstatningsbolig ved anlægsfaser af minimum 3 måneder:
I situationer med kompensation for belastninger ud over 3 måneder bør der ved ønske om erstatningsbolig være en højere kompensation, som tager højde for, at en husleje i en

erstatningsbolig på samme niveau og beliggenhed for fx 3 værelser, vil koste mere end kr. 15.000 pr. måned.

Dokumentation ved speciallægeerklæring:
I paragraf 20 står, at hvis en beboer der er særlig følsom overfor støj og vibration mv ønsker at få en forhøjet kompensation, så skal der foreligge dokumentation i form af speciallægeerklæring, børnesagskyndigerklæring eller lignende. Vi mener, det må være tilstrækkeligt med en lægeerklæring fra egen læge. Ligesom en lægeerklæring er tilstrækkelig til en arbejdsgiver, hvori lægen erklærer den ansatte for syg. Der bør ikke skulle videregives fortrolige helbredsmæssige oplysninger til Metroselskabet.

Kompensation ved genhusning er ikke tidssvarende:
En 3. værelses lejlighed med en kompensation (100 pct) er berettiget til 10.000 kr. om måneden. Man kan ikke finde en 3-værelses lejebolig med samme beliggenhed til denne pris i området. En lejebolig på ca. 100 kvadratmeter i samme område med tilsvarende beliggenhed koster mere end kr. 15.000. (Boligportal.dk)

Vilkår for genhusning:
Det skal være muligt for en udsat beboer at have trygge rimelige rammer og vilkår for at leve deres liv videre i byggefasen. Man skal kunne planlægge vedr. bolig, evt. skoleskift og lign. for hele byggeperioden. Det er derfor ikke tilfredsstillende, at der kun gives mulighed for kompensation og genhusning i særligt belastende anlægsfaser. Det bør ydes for helheden af alle belastende anlægsfaser. Det er en belastning for flere at flytte ind og ud af sin bolig og bo forskellige steder. Desuden vil Metroselskabet spare indskud og istandsættelse af lejligheder ved fraflytning og omkostninger til flytning samt arbejdstimer i forbindelse med administration, ved at man fx kompenseres i en sammenhængende længere periode.

Vi håber at disse synspunkter bliver taget i betragtning når der udarbejdes en ny bekendtgørelse om kompensation m.v. for M5.

ØKONOMI
Vi mener ikke, at der trafikalt er et behov for station ved Bryggebroen. Bygning af ny station her vil samfundsøkonomisk set været uforholdsmæssig dyr og uhensigtsmæssig set i forhold til det offentlige trafiknets behov, og sammenholdt med de store miljømæssige påvirkninger, som det vil have, både for området som helhed, herunder de store trafikale udfordringer under byggeriet, samt for beboere mht. støj, risiko for bygningsskader, væsentlige risici ved at færdes og bo i området, manglende p-pladser, ret til kompensation etc.

I henhold til foreliggende rapporter har metroen ikke været samfundsøkonomisk rentabel, og der har her været betydelige omkostninger, uden at gevinsterne tilsvarende er blevet indfriet. Se ”Ex post samfundsøkonomisk analyse af den eksisterende metro (M1/M2)”, rapport udarbejdet af Metroselskabet og Transport- og Boligministeriet, jf. Transportudvalget 2022-23 (2. samling), TRU Alm.del - Bilag 107, og se: TRU Almdel Bilag 107 incentiveexpostsamfundsøkonomiskanalyseafdeneksisterendemetro13jan2020 (ft.dk). Rapporten konkluderer: ”Når vi fokuserer på det offentlige og medtager alle omkostninger og gevinster, har metroen medført et samfundsøkonomisk underskud for det offentlige på 74 mia. kr.”

Det kunne overvejes, om der i stedet kan justeres i antallet af stationer, og om Bryggebroen bør droppes. Midlerne sparet herved kunne bruges til mange andre mere pressende og nødvendige formål fx at sikre en ordentlig løsning for en metro på Margretheholm, som trods alt er grunden til, at M5 linjen overhovedet er på tegnebrættet.

...

Vi er glade for offentlig transport, men har kraftige indvendinger mod en metrostation i Axel Heides Gade. Vi forventer derudover, hvis den bliver vedtaget, at det foretages miljømæssigt korrekt, både hvad angår støj og forurening, at der tages videst muligt hensyn til beboerne og arbejdspladser i området, også vedr. trafiksikkerhed, sundhed mm., at man undgår bygningsskader på ejendomme mm. Foreninger, der var berørt af opførelsen af Cityringen, har haft store udfordringer i forbindelse med byggeriet, og med at få anerkendt de skader, som byggeriet har forsaget. Det har også tidligere været et problem at få korrekte målinger på støj ofte nok. Vi vil derfor gerne have indsigt i, hvordan processen vil være:

- For registrering af standen af ens bygning før anlægsarbejdets start?
- Hvis der under anlægsarbejdet konstateres skader på bygningen, hvordan er den konkrete proces for indberetning og udbedring af disse skader? Herunder de konkrete ansvarlige for dette? Og indenfor hvilken tidsramme kan beboere forvente, at det bliver udbedret? Dette aspekt er ikke blevet behandlet dybdegående nok i miljøkonsekvensrapporten, hvilket er særligt problematisk.
- Vi anmoder om, at det er myndighederne, der måler konstant og indberetter. Det bør ikke være bygherren selv, der skal det. Det kræver en vis armslængde.

Vi håber, at de ansvarlige politikere vil genoverveje mulighederne, og have høringssvarenes betragtninger med i den videre beslutningsproces. Projektet bør genovervejes og korrigeres, set i lyset af høringerne, de fremkomne bemærkninger, seneste nye data og oplysninger mv., siden M5 linjeføringen var under projektovervejelse og analyse.

De miljømæssige omkostninger og samfundsmæssige gevinster bør belyses yderligere. Spørgsmålet er, om der kan findes en samfundsøkonomisk og miljømæssig bedre løsning med nogle justeringer, hvor der er større hensyntagen til behovet - trafikalt, hensyn til beboerne i området, arbejdspladser og bygninger mv.

Er der overhovedet korrekte og tilstrækkelige oplysninger og analyser til at træffe denne milliard-investering på? Er det en økonomisk og miljømæssig forsvarlig løsning, sådan som M5 nu er udformet, eller er der alternativer, og som samfundsøkonomisk og miljømæssigt set er bedre?

Vi ser frem til at se beslutningsgrundlaget og svar på stillede spørgsmål, som i øvrigt var umulige at få svar på til borgermøderne.

Vh

Mette Thastum

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Bjørn

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
707

INDSENDT AF
Rasmus Bjørn

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66

HØRINGSSVAR

Kære beslutningstagere,

Grav metroen ned.

Min familie og jeg har boet på Margretheholm i lejlighederne i snart 3 år år, og vi sætter stor pris på områdets unikke kombination af natur og by, det hyggelige nærmiljø, havnen og de rekreative områder.

Vi valgte dette Margretheholmen netop fordi det er en unik kombination at et meget fredfyldt og trygt område, med store grønne områder og stadig i cykelafstand fra indre by.

Vores børn har, taget deres første skridt her og deltaget i udendørs aktiviteter på daglig basis. Det er et trygt og velfungerende sted, hvor vores børn trives sammen med gode naboer og venner.

Vi er dog dybt bekymrede over udsigten til, at metro M5 kan blive anlagt som en højbane gennem vores rekreative områder. Derfor opfordrer vi kraftigt til, at metroen føres under jorden ved Margretheholm og Refshaleøen.

En højbane vil have betydelige negative konsekvenser for området. Det vil skære igennem et nyetableret lokalmiljø med natur, skov, havn og sportsfaciliteter og medføre syv års byggekaos samt permanente betonstrukturer, spor og adgangsveje. Dette står i skarp kontrast til de politiske ambitioner om at fremme biodiversitet, grønne løsninger og rekreative områder. At ødelægge et eksisterende grønt miljø og erstatte det med beton og støj virker helt uforståeligt.

Amager og Ørestad er allerede skræmmende eksempler på, hvordan metroanlæg har påvirket nærmiljøer negativt. Ørestad er blevet et sted, man flytter fra på grund af metroens negative indvirkning. Vi beder om, at de samme fejl ikke gentages her, og at man i stedet vælger en nedgravet løsning, som bevarer Margretheholms rekreative kvaliteter.

Der findes et alternativ: metroen kan føres under jorden. På borgermødet den 21. august 2024 på Islands Brygge blev det oplyst, at en nedgravning vil koste 1,5 milliarder kroner ekstra. I forhold til den samlede anlægsudgift på næsten 30 milliarder virker denne merudgift som en overkommelig pris for at bevare et blomstrende lokalsamfund, hvor både børn og voksne trives.

Vi støtter udviklingen af Margretheholm og ser frem til en metro, som kan forbedre adgangen til området, reducere biltrafikken og give endnu flere mennesker mulighed for at nyde det. Men udviklingen bør ske med respekt for det unikke miljø, som er opbygget gennem årene, og som gør området attraktivt for både børnefamilier, pensionister og enlige.

Derfor opfordrer vi stærkt til, at metroen føres under jorden

Svar til: Høring 64791 af: Martin HH Bender

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
706

INDSENDT AF
Martin HH Bender

VIRKSOMHED / ORGANISATION
MartinBender

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Alle 6

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Til hvem det måtte være relevant

Jeg skriver hermed et høringssvar vedrørende etableringen af den nye metrolinje M5 og den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Mens jeg anerkender vigtigheden af at forbedre den kollektive trafik og skabe bedre forbindelser i byen, har jeg en række bekymringer, som jeg mener bør overvejes i den videre planlægning og udførelse af projektet.

En af de væsentligste bekymringer relaterer sig til de potentielle miljømæssige konsekvenser ifbm anlægsarbejdet. Støj, støv og trafikale problemer kan have en betydelig indvirkning på vores livskvalitet og særligt for vores børn, særligt hvis anlægsarbejdet trækker ud. Lergravsparken er vores børns eneste grønne rekreative legeplads som med de nuværende planer vil blive inddraget i betydeligt omfang uden man planlægger nyt rekreativt erstatningsområde hvor vores børn kan lege frit. Alene de mange lastbiler (min. 1 lastbil hvert 3. minut på Øresundsvej) vil blive en voldsom forandring for vores nærmiljø. De mange tungtlastet lastbiler vil både forsage en årelang støj- og luftforurening som vi aldrig har oplevet før og samtidig gøre trafikken voldsom mere udfordrende og potentielt farlig at færdes i ikke mindst for vores små skolesøgende børn. Min hustru og jeg frygter, at metrobyggeriet vil få uoprettelige skader på vores børn som vil vokse op i et årti underlagt et byggeri hvor de ikke kan komme ud og lege eller cykle pga. den nedlagte legeplads i Lergravsparken og den tunge hårde trafik på Øresundsvej som vi bor ud til.

Vi mener det er essentielt, at der etableres en konstruktiv dialog med de berørte børnefamilier, og at der implementeres tilstrækkelige afhjælpende foranstaltninger, herunder nye rekreative legepladser, støjbarrierer, alternative trafikstrukturer samt klare retningslinjer og kontrolfunktioner for kørsel med lastbiler samt arbejdstidspunkter for at minimere risiko for ulykker og forstyrrelser uden for almindelige arbejdstider.

Vi bor i et 125 år gammelt rækkehus som har stor lokal kulturel og historisk betydning og derudover er vores hjem. De analyse man gør brug af i rapporten vedr. potentielle viberationsskader på bygninger er baseret på generelle erfaringer og computersimulatorer uden at man har konkret viden om bygningernes konstruktion eller de underjordiske forhold. Man planlægger først nu at lave boreprøver i nærheden af vores hus for at få reel viden om jordbundsforholdene og grundvandet – hvordan kan man være så skråsikker på de vibrationer og potentielle skader etableringsarbejdet og driften af M5 vil medføre, uden at kende til de konkrete lokale bygnings-, jordbunds- og grundvandsforhold på Prøvestens Alle hvorunder den planlagte metrolinje går?

Som en af de borgere der vil bo lige ovenpå den nye metrotunnel, er min hustru og jeg meget bekymret for potentielle skader på vores rækkehus (jnf. ovenfor), og ikke mindst de blivende støj- og vibrationsskader i forbindelse med driften af metroen. I miljørapporten er man primært fokuseret på at analysere og redegøre for støj- og vibrationsskader ved stationerne, mens de gener som metrotogene skaber i transporten gennem tunnelrørene kun bliver berørt perifært. Dette kan undre da det netop er disse gener som vi kan læse om ifbm tidliogere metrobyggerier og drift ikke mindst ved og omkring trianglen og beboerne i Brumleby herunder Olufsvej som har klaget over støj – og vibrationsgener siden åbningen af Cityringen/Trianglen. Vi stiller derfor spørgsmålstegn ved de konklusioner rapporten kommer frem til vedr. driftsgener for os som naboer til den planlagte metro. Ikke mindst fordi man ifølge rapporten, planlægger at placere tunnelen umiddelbart under vores hus i dvs. skinner i 10 m. dybde! Man kender ikke til de konkrete jordbundsforhold (er de tilsvarende, bedre, værre end ved Olufsvej?). Man kan ikke i detaljer udpege hvilke materialer man vil benytte i tunnelen for at nå de ønskede gennemsnitlige maksimum støj- og vibrationsgrænser. Og generelt forholder man sig stort set udelukkende til vibrationer og ikke til den lyd-støj-larm som et tonstungt tog, utvivlsomt vil frembringe (bla. i friktionen mellem jernbanen og metal-toghjulene) når det kører henover skinnerne bare 10 meter under et stuegulv. Det er dog præcis disse gener man beviseligt lider under hos beboerne ved Olufsvej og Brumleby hvis bygningsmasse er meget identisk med vores på Prøvestens Alle.

Jeg opfordrer Københavns Kommune og Metroselskabet til at tage disse bekymringer alvorligt og inkludere offentligheden i en åben og transparent dialog om projektet. En velovervejet og bæredygtig udvidelse af metronettet kan være til gavn for alle, men det kræver, at de potentielle negative konsekvenser håndteres ansvarligt og med respekt for både miljø og de enkelte borgere.

Med venlig hilsen,

Julie HH Bender og Martin HH Bender

MATERIALE:
hoeringssvar vedroerende miljoekonsekvensrapport metrolinje m5.pdf

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Til hvem det måtte være relevant

Jeg skriver hermed et høringssvar vedrørende etableringen af den nye metrolinje M5 og den aktuelle miljøkonsekvensrapport. Mens jeg anerkender vigtigheden af at forbedre den kollektive trafik og skabe bedre forbindelser i byen, har jeg en række bekymringer, som jeg mener bør overvejes i den videre planlægning og udførelse af projektet.

En af de væsentligste bekymringer relaterer sig til de potentielle miljømæssige konsekvenser ifbm anlægsarbejdet. Støj, støv og trafikale problemer kan have en betydelig indvirkning på vores livskvalitet og særligt for vores børn, særligt hvis anlægsarbejdet trækker ud. Lergravsparken er vores børns eneste grønne rekreative legeplads som med de nuværende planer vil blive inddraget i betydeligt omfang uden man planlægger nyt rekreativt erstatningsområde hvor vores børn kan lege frit. Alene de mange lastbiler (min. 1 lastbil hvert 3. minut på Øresundsvej) vil blive en voldsom forandring for vores nærmiljø. De mange tungtlastet lastbiler vil både forsage en årelang støj- og luftforurening som vi aldrig har oplevet før og samtidig gøre trafikken voldsom mere udfordrende og potentielt farlig at færdes i ikke mindst for vores små skolesøgende børn. Min hustru og jeg frygter, at metrobyggeriet vil få uoprettelige skader på vores børn som vil vokse op i et årti underlagt et byggeri hvor de ikke kan komme ud og lege eller cykle pga. den nedlagte legeplads i Lergravsparken og den tunge hårde trafik på Øresundsvej som vi bor ud til.

Vi mener det er essentielt, at der etableres en konstruktiv dialog med de berørte børnefamilier, og at der implementeres tilstrækkelige afhjælpende foranstaltninger, herunder nye rekreative legepladser, støjbarrierer, alternative trafikstrukturer samt klare retningslinjer og kontrolfunktioner for kørsel med lastbiler samt arbejdstidspunkter for at minimere risiko for ulykker og forstyrrelser uden for almindelige arbejdstider.

Vi bor i et 125 år gammelt rækkehus som har stor lokal kulturel og historisk betydning og derudover er vores hjem. De analyse man gør brug af i rapporten vedr. potentielle viberationsskader på bygninger er baseret på generelle erfaringer og computersimulatorer uden at man har konkret viden om bygningernes konstruktion eller de underjordiske forhold. Man planlægger først nu at lave boreprøver i nærheden af vores hus for at få reel viden om jordbundsforholdene og grundvandet – hvordan kan man være så skråsikker på de vibrationer og potentielle skader etableringsarbejdet og driften af M5 vil medføre, uden at kende til de

konkrete lokale bygnings-, jordbunds- og grundvandsforhold på Prøvestens Alle hvorunder den planlagte metrolinje går?

Som en af de borgere der vil bo lige ovenpå den nye metrotunnel, er min hustru og jeg meget bekymret for potentielle skader på vores rækkehus (jnf. ovenfor), og ikke mindst de blivende støj- og vibrationsskader i forbindelse med driften af metroen. I miljørapporten er man primært fokuseret på at analysere og redegøre for støj- og vibrationsskader ved stationerne, mens de gener som metrotogene skaber i transporten gennem tunnelrørene kun bliver berørt perifært. Dette kan undre da det netop er disse gener som vi kan læse om ifbm tidliogere metrobyggerier og drift ikke mindst ved og omkring trianglen og beboerne i Brumleby herunder Olufsvej som har klaget over støj – og vibrationsgener siden åbningen af Cityringen/Trianglen. Vi stiller derfor spørgsmålstegn ved de konklusioner rapporten kommer frem til vedr. driftsgener for os som naboer til den planlagte metro. Ikke mindst fordi man ifølge rapporten, planlægger at placere tunnelen umiddelbart under vores hus i dvs. skinner i 10 m. dybde! Man kender ikke til de konkrete jordbundsforhold (er de tilsvarende, bedre, værre end ved Olufsvej?). Man kan ikke i detaljer udpege hvilke materialer man vil benytte i tunnelen for at nå de ønskede gennemsnitlige maksimum støj- og vibrationsgrænser. Og generelt forholder man sig stort set udelukkende til vibrationer og ikke til den lyd-støj-larm som et tonstungt tog, utvivlsomt vil frembringe (bla. i friktionen mellem jernbanen og metal-toghjulene) når det kører henover skinnerne bare 10 meter under et stuegulv. Det er dog præcis disse gener man beviseligt lider under hos beboerne ved Olufsvej og Brumleby hvis bygningsmasse er meget identisk med vores på Prøvestens Alle.

Jeg opfordrer Københavns Kommune og Metroselskabet til at tage disse bekymringer alvorligt og inkludere offentligheden i en åben og transparent dialog om projektet. En velovervejet og bæredygtig udvidelse af metronettet kan være til gavn for alle, men det kræver, at de potentielle negative konsekvenser håndteres ansvarligt og med respekt for både miljø og de enkelte borgere.

Med venlig hilsen,

Julie HH Bender og Martin HH Bender

Svar til: Høring 64791 af: Miljøstyrelsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
705

INDSENDT AF
Miljøstyrelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Miljøstyrelsen

BY
Odense C

POSTNR.
5000

ADRESSE
Tolderlundsvej 5

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Tak for jeres henvendelse til Miljøstyrelsen vedr. Høring af MKR for metrolinje M5

Der henvises venligst til vedhæftede bilag

Med venlig hilsen

Miljøstyrelsen, Landskab og Skov

MATERIALE:
hoeringssvar - miljoestyrelsen - hoering af miljoekonsekvensrapport for metrolinje m5.pdf

Brevdato	26-09-2024
Afsender	Janni Rasmussen (Sagsbehandler, Landskab og Skov)
Modtagere	Matilde Thomasen Rasmussen (TV0S@kk.dk)
Akttitel	Høringssvar - Miljøstyrelsen - Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5
Identifikationsnummer	11084418
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Janni Rasmussen
Vedlagte dokumenter	Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 Høringssvar - Miljøstyrelsen - Projekt: Metrolinje M5 Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse vedr projekt metrolinje M5 Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø - MKR - Metrolinje M5 Høringssvar fra Erhverv vedr. metrolinje M5
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	26. sep 2024

Til: Matilde Thomasen Rasmussen (TV0S@kk.dk)
Fra: Janni Rasmussen (jannr@mst.dk)
Titel: Høringssvar - Miljøstyrelsen - Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5
Sendt: 26-09-2024 08:18
Bilag: Høringssvar - Miljøstyrelsen - Projekt: Metrolinje M5.docx; Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse vedr projekt metrolinje M5.docx; Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø - MKR - Metrolinje M5.docx; Høringssvar fra Erhverv vedr. metrolinje M5.docx;

Til Københavns Kommune
Att: Matilde Thomasen Rasmussen

Tak for jeres henvendelse til Miljøstyrelsen vedr. Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Der henvises venligst til vedhæftede høringssvar.

Skulle der være nogle spørgsmål er I velkommen til at kontakte undertegnede.

Venlig hilsen

Janni Rasmussen
Enhedssekretær | VVM - Landskab & Skov
+45 40 45 18 60 | +45 40 45 18 60 | jannr@mst.dk

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

Sådan håndterer vi dine personoplysninger

Til:
Fra: Matilde Thomasen Rasmussen (TV0S@kk.dk)
Titel: Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5
Sendt: 01-08-2024 09:31

Til berørte myndigheder mv.

Metroselskabet søgte den 20. juni 2022 om igangsættelse af miljøvurderingsproces for metrolinje M5.

Metroselskabet har i henhold til miljøvurderingslovens § 20 og § 10 i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet.

Københavns Kommune er myndighed for projektet på land, mens Trafikstyrelsen er myndighed for den del af projektet, der ligger indenfor Københavns Havns søområde.

I miljøkonsekvensrapporten undersøges både en sydlig løsning, der går fra København H over Amager til Lynetteholm og videre til Østerport samt en nordlig løsning, der går fra Østerport til Lynetteholm. Alle relevante og de mest vidtgående miljømæssige påvirkninger i både anlægs- og driftsfasen for de to løsninger, stationer og forskellige alternativer fremgår af rapporten.

Borgerrepræsentationen godkendte den 20. juni 2024, at miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5 og udkast til tilladelse til anlæg af metrolinjen efter miljøvurderingslovens § 25 sendes i offentlig høring i 8 uger.

Det er en forudsætning for at meddele § 25-tilladelse til et projekt, at projektet er i overensstemmelse med det gældende plangrundlag. Anlæg af metrolinje M5 er ikke i overensstemmelse med Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning. Det betyder, at § 25-tilladelsen først kan meddeles, når Folketinget har vedtaget en anlægslov for M5, som indeholder bestemmelser, som tilsidesætter og evt. træder i stedet for gældende bestemmelser i Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning, som er en hindring for den arealanvendelse mv., der er forudsat for anlæg af M5.

Før anlægslov om metrolinje M5 kan fremsættes skal Borgerrepræsentationen godkende miljøkonsekvensrapport og § 25 tilladelse. Det er derudover en forudsætning for anlægsloven, at Metroselskabets ejerkreds har truffet beslutning om linje, stationer, etapedeling og løsninger i øvrigt, der ønskes gennemført.

Offentlig høring

Miljøkonsekvensrapporten med bilag og udkast til § 25-tilladelse er i offentlig høring fra den 1. august til den 26. september 2024. Hvis I har bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten eller udkast til § 25-tilladelse, skal I afgive bemærkningerne på Københavns Kommunes høringsportal Bliv Hørt (kk.dk)

Kontakt
Hvis I har spørgsmål til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5, kan I kontakte Metroselskabet på følgende mail nabo@m.dk.

Hvis I har spørgsmål til processen for miljøvurderingen, kan I kontakte:

Specialkonsulent Gert Agger, Trafikstyrelsen på e-mail: geag@trafikstyrelsen.dk eller telefon 4178 0308, eller

Specialkonsulent Johanne Fabricius, Københavns Kommune på e-mail: ks2n@kk.dk eller telefon 3053 4226.

Med venlig hilsen

Center for Byudvikling
København Kommune

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

E-mail cbu@okf.kk.dk

hoeringssvar_-_miljoestyrelsen_-_hoering_af_miljoekonsekvensrapport_for_metrolinje_m5.pdf
-- AKT 11084418 -- BILAG 2 -- [Høringssvar - Miljøstyrelsen - Projekt: Metrolinje M5] --

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Københavns Kommune

Landskab og Skov
J. nr. 2023-14175
Ref. JANNR
Den 26. september 2024

Høringssvar vedr. projekt for Metrolinje M5 1. etape, Supplerende høring vedr. slutskakt

Tak for din henvendelse til Miljøstyrelsen af d. 9. september 2024.

Efter modtagelsen af din henvendelse, har denne været sendt i intern høring i Miljøstyrelsen ved flere enheder og teams.
Der er indkommet høringssvar fra følgende enheder/teams der har deltaget i høringen. Høringssvarene er vedhæftet som yderligere bilag til dette dokument:

- Arter og Naturbeskyttelse
- Erhverv
- Hav- og Vandmiljø

Hvis I har nogle spørgsmål, er I velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Janni Rasmussen
Enhedssekretær
+45 40 45 18 60
jannr@mst.dk

hoeringssvar_-_miljoestyrelsen_-_hoering_af_miljoekonsekvensrapport_for_metrolinje_m5.pdf
-- AKT 11084418 -- BILAG 3 -- [Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse vedr projekt metrolinje M5] --

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Til Trafikstyrelsen

Arter og Naturbeskyttelse
J.nr. 2023 - 14175
Ref.: savih/pernr
Den 25-09-2024

Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse vedr. projekt metrolinje M5

Miljøstyrelsens enhed for Arter og Naturbeskyttelse har gennemgået materialet omkring metrolinje M5.

I miljøkonsekvensrapporten bliver der flere steder henvist til forskellige feltundersøgelsesrapporter f.eks. WSP, 2023. Miljøstyrelsen har ikke mulighed for, at forholde sig til undersøgelserne, da de ikke er tilgængelige af høringsmaterialet.

Det fremgår af miljøvurderingslovens § 20, stk. 2, nr. 2, at en miljøkonsekvensrapport skal indeholde en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkning på miljøet. Miljøstyrelsen bemærker, at der flere steder i miljøkonsekvensrapporten bliver udskudt vurderinger af påvirkning fra projektet, herunder påvirkninger på flagermus og grønbroget tudse. Det bemærkes, at det er en forudsætning for at vurdere behovet for afværgetiltag, at man *forinden* har undersøgt efter arterne og deres levesteder og foretaget en vurdering af påvirkningen heraf. Eventuelle afværgetiltag vil efterfølgende kunne fastsættes på baggrund af undersøgelserne og vurderingen af den konkrete påvirkning på arterne og deres levesteder. Såfremt afværgetiltagene ikke er tilstrækkelige til at sikre den økologiske funktionalitet, skal der gennemføres en fravigelsesprocedure.

Flagermus

Miljøstyrelsen læser af materialet at der er planlagt nedrivning af bygninger i forbindelse med projektet, men det vides ikke hvilke bygninger der skal nedrives eller om disse potentielt fungerer som et levested for flagermus. Miljøstyrelsen bemærker, at sådan en vurdering som udgangspunkt ikke bør udskydes. Der mangler desuden en redegørelse for, hvilke afværgeforanstaltninger der vil blive iværksat forud for nedrivningen af bygningerne. Miljøstyrelsen bemærker, at de afværgetiltag der iværksættes bør have en artsspecifik tilgang, og det er vigtigt at kende forekomsten af flagermus f.eks. om bygningerne er yngle- og rasteområde for flagermusarter, der udelukkende anvender bygninger, og ikke træer, som levesteder.

Det fremgår af afsnittet omkring afværgetiltag i anlægsfasen, at der ved fældning af flagermusegnede træer vil ske en 2:1 erstatning.
Miljøstyrelsen bemærker, at for at den økologiske funktionalitet skal være opretholdt, skal der ske en erstatning af hvert nedlæggelse af et levested. Det er Miljøsty-

relsens tilgang at for hvert flagermusegnet træ som fældes skal der ske en veteranisering af to øvrige træer, samt sikring af et tredje træ mod fældning. Træerne som veteraniseres skal sikres mod fremtidig fældning. Veteranisering skal foregå i træer, som så vidt muligt ligner de fældede træer i struktur og størrelse. Træer der skal veteraniseres skal findes i nærområdet, nærmest muligt de fældede træers placering og ikke længere væk end 500 m. Veteraniseringen skal udføres snarest muligt og senest ½ år før topkapning eller fældningen og erstatningslevestedet skal være fuldt funktionelt før nedlæggelsen af det eksisterende levested. Veteraniseringen bør udføres i samarbejde med en flagermusekspert og i overensstemmelse med vejledningen beskrevet i den opdaterede bilag IV-håndbog for flagermus. Dokumentation for arbejdets udførsel bør sendes til myndigheden.

Miljøstyrelsen bemærker desuden, at etablering af flagermuskasser alene ikke vil være tilstrækkeligt som afværge for tabet af flagermuslevesteder jf. den opdaterede bilag IV-håndbog for flagermus.

I forhold til etablering af erstatningslevesteder gennem flytning af hule stammer eller træer, bemærker Miljøstyrelsen, at fremgangsmåden ikke er tydelig. Der bør redegøres for hvor de hule stammer eller træer bliver placeret. Hvis hule stammer eller træer flyttes, og der opholder sig flagermus i dem, kræver dette en dispensation fra Artfredningsbekendtgørelsen.

Endelig har Miljøstyrelsen ikke kunne finde en vurdering af viaduktens påvirkning på flagermus. Der bør foretages en vurdering af, hvorvidt man vil forhindre flagermus i at blive ledt op over viadukten. Miljøstyrelsen bemærker yderligere, at der bør foretages en konkret vurdering af, hvordan forstyrrelser (lysforurening, støj mv.) vil påvirke flagermusenes levesteder, og om disse forstyrrelser vil forringe kvaliteten af levestederne f.eks. på den grønne areal på Refshaleøen, hvor flagermus levestedet ligger uden for byggepladsen.

Padder

Miljøstyrelsen læser af materialet, at der skal opsættes paddehegn omkring arbejdspladserne. Det fremgår dog ikke, hvordan paddehegnet bliver vedligeholdt i hele den periode, det er funktionelt. Miljøstyrelsen bemærker, at der bør foreligge en redegørelse for vedligeholdelsen af hegnet, samt hvem der har ansvaret for vedligeholdelsen, så det sikres at det er fuldt funktionelt gennem hele perioden.

Det fremgår af afsnit 15.4 at der vil blive foretaget yderligere undersøgelser i søen ved Østre anlæg forud for anlægsarbejdet. Miljøstyrelsen bemærker, at det bør fremgå hvilke tiltag der iværksættes, hvis der bliver fundet æg eller haletudser i søen. Desuden fremgår det af samme afsnit, at padder vil blive indsamlet og flyttet til eksisterende levesteder. Det bør fremgå tydeligt, hvilke eksisterende levesteder der henvises til, samt metoden for indsamlingen af padder.

Miljøstyrelsen læser af materialet, at grus- og sandbunker på arealer med fund af grønbroget tudse vil blive flyttet eller fjernet. Det er dog uklart, hvor bunkerne flyttes hen, hvor mange der fjernes og om de vil blive erstattet. Miljøstyrelsen bemærker, at der bør foreligge en redegørelse for ovenstående. Desuden fremgår det, at tudser eller haletudser, der findes i vandhuller, vil blive flyttet til egnede lokaliteter, og at de vil blive forhindret i at vandre tilbage til lokaliteter, der bliver fjernet

eller ødelagt. Miljøstyrelsen bemærker, at det bør fremgå, hvor tudserne eller haletudserne planlægges at flyttes hen, metoden for indsamlingen, samt hvordan man planlægger at forhindre deres tilbagevenden til de tidligere lokaliteter.

Det fremgår af materialet, at etablering af en dæmning ved Kløverparken og den nordlige del af Refshaleøen vil udgøre en betydelige barriereeffekt. Det fremgår yderligere, at der vil blive etableret fire passagemulighede; to til veje og to til stier. Miljøstyrelsen bemærker, at hvis dæmningen etableres bør der oprettes faunapassager, der er designet specifikt til de relevante arters behov, samt etableres ledelinjer, som leder faunaen hen til passagerne (jf. https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-c7b3e3affaa1/81cb78ba26bc4fb092c089b6e096c4a1). Fauna er mindre tilbøjelig til at benytte sig af passager, der benyttes af mennesker.

I afsnit 15.6 fremgår det, at der ved etablering af dæmningen vil blive oprettet en faunapassage mellem gokartbanen og Margreteholms Havn, samt en faunapassage under teknikspor ved Prøvestenen. Det bør fremgå, hvilken slags faunapassage der vil blive etableret jf. ovenstående.

Miljøstyrelsen bemærker, at der planlægges etablering af erstatningsvandhuller, men det fremgår ikke klart af materialet, hvordan det sikres, at padderne bliver ledt hen til de nye vandhuller.

Generelt bemærker Miljøstyrelsen, at det er afgørende at kende både kvaliteten og kvantiteten af det levested der bliver nedlagt. For at opretholde den økologiske funktionalitet bør der ske en 1:1 erstatning af tabte eller ødelagte levesteder. Erstatningslevesteder skal være fuldt funktionelle og etableret forud for nedlæggelsen af den eksisterende levested. Hvis det ikke er muligt, at fastsætte tilstrækkelige afværgetiltag til at sikre den økologiske funktionalitet, vil der skulle søges om en fravigelse fra habitatbekendtgørelsen efter § 11.

Fugle

Det fremgår af materialet at en række fugle vil miste deres ynglesteder i de konkrete områder over en årrække, hvor anlægsarbejdet finder sted. Miljøstyrelsen bemærker, at det skal sikres at fuglearternes bevaringsstatus er opretholdt på mindst samme niveau som før gennemførslen af projektet dvs. at arten kan opretholde en levedygtig bestand i området, at artens naturlige udbredelsesområde ikke er i tilbagegang eller vil blive mindsket, og at der fortsat vil være et stort nok levested til at bevare artens bestand på lang sigt.

Flora

Det fremgår af afsnit 15.3, at den nationalt fredede art skov-hullæbe vil blive indsamlet og flyttet til egnede områder uden for byggepladsen. Miljøstyrelsen bemærker, at det bør fremgår hvor den planlægges at skov-hullæbe vil blive flyttet hen.

§ 3-områder

Miljøstyrelsen læser af materialet, at der vil ske inddragelse af § 3-natur ved Østre anlæg. Miljøstyrelsen bemærker, at tilstandsændringer af § 3 kræver en dispensation fra kommunen.

Kumulative effekter

Der bør i miljøvurderingen forelægge en redegørelse for, forrige, nuværende og fremtidige kumulative effekter. Miljøstyrelsen bemærker, at der bør redegøres for eventuelle kumulative effekter i forbindelse med projekter som fx Lynetteholmen og KBH05.

Med venlig hilsen

Pernille Raun Klausen og Sarah Vig Hansen
Biolog | Arter og Naturbeskyttelse

hoeringssvar_-_miljoestyrelsen_-_hoering_af_miljoekonsekvensrapport_for_metrolinje_m5.pdf
-- AKT 11084418 -- BILAG 4 -- [Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø - MKR - Metrolinje M5] --

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Hav- og Vandmiljø
J.nr. 2023-14175
Ref. jomly
Den 25. september 2024

Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø vedr. miljøkonsekvensrapport for Metrolinje M5

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at tilladelse til etablering af Metrolinje M5 skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder.

I det fremsendte materiale er der bl.a. ikke tilstrækkeligt redegjort for og vurderet de mulige påvirkninger af målsatte vandforekomster ved evt. udslip af boremudder ved styret underboring, reinfiltration, tab ved opfyld og frigivelse af næringsstoffer samt udledning af oppumpet grundvand. En række aktuelle tilstande for målsatte vandforekomster er ligeledes ikke gengivet korrekt i materialet og vurderingerne for disse vandforekomster er derfor ikke fyldestgørende.

Da projektets påvirkninger ikke er tilstrækkeligt belyst, kan Miljøstyrelsen på det foreliggende grundlag ikke sikkert vurdere, om tilladelse til etablering af Metroline M5 er i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, herunder om tilladelse til projektet kan indebære risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse for berørte vandforekomster.

Tekstnære bemærkninger fremgår af skemaet nedenfor.

Tekstnære bemærkninger

Dokument	Sidetal	Bemærkning
M5 - Miljøkonsekvensrapport	57 + 134	Der refereres til en historisk udgave af havstrategiloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 om havstrategi). Miljøstyrelsen gør her opmærksom på, at den gældende udgave er lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 om havstrategi. Ovenstående har ikke betydning for den bindende vurdering af overensstemmelse med havstrategien, men bør tilrettes så grundlaget for vurdering fremstår korrekt.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	86 + 421	Det fremgår på s. 421, at: *"Der vil i forbindelse med drift af KVC være behov for udledning af sanitært spildevand, processpildevand (fra vaskehal, manuelle*

		rengøringsprocesser og værksteder) samt regnvand fra tage, befæstede arealer, og sporarealer." Miljøstyrelsen lægger til grund, at 'befæstede arealer' også inkluderer de nye veje, der vil blive anlagt, som det ses af figur 4.45 på s. 86 og at de dertilhørende vurderinger og redegørelser for påvirkning af målsatte vandområder afspejler dette.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	97	Det fremgår, at det *forventes,* at der vil blive anvendt en tunnelboremaskine, som kan tryk-regulere. Miljøstyrelsen lægger til grund, at fsva. vurderingen af, at risikoen for blowouts er minimal (s. 390), forudsættes det, at der anvendes en tunnelboremaskine, der kan sikre, at der ikke sker overtryk, da der i modsat fald mangleren konkret vurdering af risikoen for blowout, hvilke miljøfarlige forurenende stoffer, der vil kunne blive udledt i hvilke mængder, i hvor lang tid, samt om det vil føre til overskridelse af miljøkvalitetskravene og/eller lede til yderligere forringelse tilstandene og/eller hindre målopfyldelse af de berørte og indirekte berørte vandområder .
M5 - Miljøkonsekvensrapport	115	Det fremgår, at: *"Omlægningen af det rørlagte vandløb, som i dag løber mellem søen i Østre Anlæg og Kastelsgraven i et Ø1200 mm ror, forventes omlagt vha. en styret underboring."* Det fremgår ikke tydeligt, hvorvidt der vil være risiko for tilførsel af boremudderprodukter (herunder additiver) til de respektive vandområder i denne sammenhæng. Såfremt det er tilfældet, mangler der en vurdering af påvirkningen på de berørte og indirekte berørte vandområder.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	345	Det fremgår, at: *"Der er ikke noget grundvandskriterie for klorid, men drikkevandskriteriet for klorid er 250 mg/l"* Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der er en grundvandstærskelværdi for klorid på 250 mg/l, som skal indgå i vurderingen af påvirkningen af målsatte grundvandsforekomster inden for projektet. Der udestår derfor en fyldestgørende vurdering af påvirkninger af målsatte grundvandsforekomster. Se også bemærkning vedrørende grundvandstærskelværdier nedenfor.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	346 - 348	Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der er grundvandstærskelværdier, som kan være lavere end grundvandskvalitetskriterierne. Grundvandstærskelværdier kan findes i overvågningsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 792 af 13. juni om overvågning af overfladevandets, grundvandets og

		beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder).
M5 - Miljøkonsekvensrapport	362	Det fremgår ikke tydeligt af høringsmaterialet, om der "re"infiltreres havvand. Såfremt dette foretages i projektet, skal det sikres at tilstanden i grundvandsforekomsterne ikke forringes.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	363	Det fremgår ikke tydeligt af høringsmaterialet, om reinfiltrationen risikerer at øge frigivelsen af f.eks. nikkel i grundvandsforekomsterne. Såfremt dette sker, skal der ud over vurderingen af, om der kan ske en påvirkning af drikkevand, være en vurdering af om frigivelsen kan medføre en forringelse af den generelle tilstand i grundvandsforekomsten.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	367	Det fremgår, at der vil blive foretaget styrede underboringer, hvor der vil blive anvendt boremudder og additiver. Der mangler en beskrivelse af, hvordan boremudderet opbevares og afskaffes, herunder en beskrivelse af, om der er risiko for overløb til nærliggende overfladevandsområder. Hvis sidstnævnte er tilfældet, skal det beskrives, hvordan dette afværges.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	368	Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at "pesticider" i vandplanlægningen omfatter både pesticider og biocider. Derfor skal det i udbudsmaterialet anføres, at der ikke må anvendes stoffer eller materialer, som risikerer at afgive pesticider/biocider.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	368	Der mangler en vurdering af, om anvendelsen af hjælpestoffer under anlægsfasen risikerer at bringe grundvandsforekomster fra god til ringe kemisk tilstand.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	368	Miljøstyrelsen forstår teksten således, at en række vurderinger af, om en række påvirkninger risikerer at hindre målopfyldelse i målsatte grundvandsforekomster og overfladevandsområder udsættes til senere tilladelser. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at dette ikke er muligt, da vurderingerne skal være tilgængelige for offentligheden senest i forbindelse med at miljøvurderingen sendes i høring. Miljøstyrelsen kan henvise til EU Domstolens afgørelse i sagen C 535/18 (Land Nordrhein - Westfalen), hvor EU Domstolen i sin dom af 28. maj 2020 fastslog, dels at vurderingen skal gennemføres, før den kompetente myndighed træffer sin afgørelse om et projekt, se dommens præmis 76, og at en sådan vurdering skal forelægges offentligheden ved høring over en miljøkonsekvensrapport for et projekt efter VVM-direktivets regler, se dommens præmis 90. Miljøkonsekvensrapporten skal således tilrettes, så vurderingerne er indeholdt heri, eller fremgår af bilag til miljøkonsekvensrapporten. Hvis der er områder, hvor projektet fortsat ikke er fastlagt skal der tage udgangspunkt i et worst-case scenarie.

M5 – Miljøkonsekvensrapport	395	Vandområde c00528 i Tabel 14.1 er udpeget som stærkt modificeret og har derfor miljømålene "Godt økologisk potentiale". Der udestår derfor en fyldestgørende vurdering af påvirkninger af det målsatte vandområde c00528.
M5 – Miljøkonsekvensrapport	397	Det fremgår, at: *"Tilstanden i vandområde nr. c00528, som søen i Østre Anlæg er en del af, fremgår af MiljøGIS og er opsummeret i Tabel 14.2."* Dette stemmer ikke overens med listen af kvalitetselementer på MiljøGIS, da søerne, ifølge gældende vandområdeplan, teknisk set er kategoriseret som vandløb. Da vandløbet ikke er vurderet i forhold til de aktuelle kvalitetselementer, udestår der en fyldestgørende vurdering af påvirkninger af det målsatte vandområde c00528.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	397	Der mangler en beskrivelse af, hvilke stoffer der giver anledning til den ikke-gode tilstand i Sct. Jørgens Sø Syd fsva. miljøfarlige forurenende stoffer og dermed er redegørelsen for påvirkningen af vandområdet ikke fyldestgørende.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	408 - 410	Det fremgår, at: *"Nationalt specifikke stoffer – påvirkes ikke, da der ikke sker ændret udledning."* Det fremgår, at der i sammenhæng med fyldningsarbejdet vil være ophvirvling af sediment, som er beskrevet som at have "*et højt indhold af [...] miljøfarlige stoffer*", hvilket kan lede til en frigivelse af disse miljøfarlige forurenende stoffer. Der mangler derfor en redegørelse for påvirkningen fsva. miljøfarlige forurenende stoffer på vandområdet, samt på de nedstrøms liggende målsatte vandområder. Derudover mangler der en redegørelse for påvirkningen fsva. den kemiske tilstand (EU-prioriterede stoffer).
M5 – Miljøkonsekvensrapport	409	Det fremgår, at: *"Søen er ikke en målsat sø i den gældende vandområdeplan 2022-2027. Da påvirkningen af området tidligst forventes at ske efter 2035, dvs. efter udløbet af næste vandområdeplanperiode (2027-2033) vil der først kunne foretages en vurdering af påvirkningen af målopfyldelsen i forhold de til den tid fastsatte miljømål og områdets tilstand på dette tidspunkt jf. indledningen til dette kapitel, afsnit 14.1."* Vurderingen af hvorvidt projektet kan medføre risiko for tilstandsforringelser eller manglende målopfyldelse for overfladevand, skal vurderes på baggrund af gældende vandområdeplan, og med udgangspunk i gældende afgrænsning af

		vandområder. Dette betyder at vandområde c00528 er kategoriseret som målsat vandløb. Vurderingen af påvirkninger fra projektet skal fremgå af miljøkonsekvensrapporten, eller bilag hertil, og kan ikke udskydes til senere. Se også Miljøstyrelsens bemærkning til s. 368 i miljøkonsekvensrapporten vedr. EU Domstolens afgørelse i sagen C 535/18 (Land Nordrhein - Westfalen).
M5 – Miljøkonsekvensrapport og Udkast til § 25-tilladelse	409 - 410 og 29	Afsnittene omkring omlægning og genetablering af søen i Østre Anlæg samt rørlægningen, fremstår relativt overordnet og knap så konkret i forhold til beskrivelse af det nye tracé, dimensioner, koteforhold samt nærmere beskrivelse af anlægsarbejdet. Under forudsætning af, at vilkår nr. 3, i Københavns Kommunes Udkast til § 25-tilladelse til anlæg af metrolinje M5, bliver gældende og at en vurdering af påvirkning stadig kan foretages, har Miljøstyrelsen ikke bemærkninger til dette.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	412 – 416	Der mangler en samlet redegørelse for, eller oversigt over det samlede areal der forventes tabt ved opfyld, herunder det forventede areal af rodfæstede bundplanter der tabes ved anlæg og drift af projektet.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	412 – 421	Der mangler en redegørelse for den samlede potentielle udledning af næringsstoffer fra projektet, herunder også den udledning af næringsstoffer der vil ske via udledning til kloak.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	413	Det fremgår at: *"Det oppumpede grundvand ledes gennem sandfilter, inden det udledes til Københavns Havn."* Det fremstår her, som om dette kan dreje sig om al oppumpet grundvand i projektet. På s. 412 redegøres der for, at der kun skal ledes oppumpet grundvand til marin recipient ved Byggebroen. I afsnittet på s. 413 mangler der således en redegørelse for, eller afgrænsning af hvilke dele af det oppumpede grundvand, der refereres til.
M5 - Miljøkonsekvensrapport	415	Det er vurderet, at en midlertidig eller permanent opfyldning af områder i projektet vil kunne have en negativ påvirkning på bl.a. rodfæstede bundplanter. Det er samtidig vurderet, at bundplanterne har en lav kvalitet og at de hurtigt vil genetablere sig. Derfor vurderes det, at tabet af bundplanter vil have en ubetydelig negativ påvirkning på området. Der mangler en fagligt dækkende redegørelse for, at bundplanterne vil kunne genetablere sig hurtigt, herunder en redegørelse for, at bundplanterne kan genetablere sig hurtigt i et delområde, hvor bundplanterne i forvejen, jf. bygherres beskrivelse ovenfor, ikke er i god kvalitet.

M5 – Bilagsrapport Bilag D	277	I afsnit D1.1.4 fremgår det, at: *" Som beskrevet i D1.1.3. er den eksisterende tilstand for vandområdet ukendt for alle kvalitets elementer og altså også samlet for bade økologisk og kemisk tilstand."* Der fremgår dog ikke nogle aktuelle tilstande i afsnit D1.1.3, men udelukkende miljømål. Dette er en mangel.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	283	Det fremgår af bilagsrapporten, at der er taget udgangspunkt i basisanalysen for vandområdeplan 2021-2027. Dette grundlag må anses for forældet, og det er derfor uklart om vurderingen af påvirkningen af nordlige Øresund er foretaget på det rette grundlag, hvilket medfører, at vurderingen ikke er fyldestgørende. De aktuelle tilstandsvurderinger kan findes her: https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3-2022
M5 - Bilagsrapport Bilag D	287	I tabel D1.5 angives de potentielle påvirkninger fra projektet på bl.a. den økologiske tilstand. Der mangler en redegørelse for, at frigivelse af næringsstoffer potentielt kan have en indirekte negativ påvirkning på rodfæstede bundplanter, ved at medføre en øget fytoplanktonvækst, der kan forringe lysforholdene. Ligeledes mangler der at blive redegjort for, at sedimentspredning potentielt kan have en negativ påvirkning på rodfæstede bundplanter.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	291	Det fremgår, at: *" Fra sedimentspildet regnes en frigivelse (til opløst form) ud fra erfaringstal fra tidligere udrystningsforsøg samt Kd-værdier for de udvalgte stoffer. [...] Anvendte "i forvejen forekommende" koncentrationer i beregninger stammer fra Københavns Kommunes moniteringsrunde fra 2017."* Der mangler generelt en præsentation af de anvendte data, samt vurderinger af, hvorvidt disse anses for at være repræsentative for vandområdet. Det samme gør sig gældende for anvendte naturlige baggrundskoncentrationer.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	291 + 295	Vurderingerne fsva. påvirkningen på vandområdet (ID: 6, Nordlig Øresund) med miljøfarlige forurenende stoffer, som følge af udledning af oppumpet grundvand, er mangelfuld. - Der mangler en redegørelse for, på hvilket grundlag det er vurderet at der er foretaget vurderinger for alle relevante stoffer. - Der mangler en vurdering af påvirkningen på sediment og biota. - Der mangler en beskrivelse af hvorvidt renseløsningen anses for at være BAT.

		- Der mangler en beskrivelse af datagrundlaget for baggrundskoncentrationerne. Derudover fremgår der er en beskrivelse af, hvordan den i forvejen forekommende koncentration er udregnet, jf. Miljøstyrelsens vejledning, FAQ 53. Denne vejledning gælder dog kun for selve udledningen og anses ikke som repræsentativ for vurderinger af i forvejen forekommende koncentrationer i de berørte vandområder. Det fremgår også, at detektionsgrænsen anvendt for zink er på 5 µg/l, hvilket er 10 gange højere end Miljøstyrelsens egne krav til miljømålinger i marint vand, jf. bekendtgørelse nr. 811 af 19. juni 2024 om kvalitetskrav til miljømålinger, tabel 1.6. Miljøstyrelsen anser det derfor ikke som værende tilstrækkeligt konservativt at antage, at målinger med resultater under den anførte detektionsgrænse sættes til at være lig nul. På baggrund af dette, antager Miljøstyrelsen, at den i forvejen forekommende koncentration samt den udregnede fortyndingszone vil være større end angivet.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	291 + 298	Det fremgår, at: *"Tabel D1.8 er en oversigt over de sedimentanalyser, der er foretaget af miljøfarlige forurenende stoffer der overskrider enten sedimentkvalitetskriterier. Det er for disse stoffer der er valgt at regne en frigivelse af."* Der mangler overordnet en beskrivelse af hvilke stoffer, der er vurderet relevant at analysere for, samt på hvilket grundlag denne vurdering er foretaget ud fra. Det fremgår ikke tydeligt hvilke kriterier, der er vurderet ud fra (dvs. hvor disse er indhentet fra). Derudover garanterer overholdelse af miljøkvalitetskrav i sediment ikke, at der vil være overholdelse af miljøkvalitetskrav i vand og biota. Der skal derfor foretages en konkret vurdering for samtlige relevante stoffer. Dette gælder både nationalt specifikke stoffer og EU-prioriterede stoffer.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	291 - 302	Fsva. påvirkningen på vandområdet med miljøfarlige forurenende stoffer fra sedimentspredning, mangler der vurderinger for påvirkningen af biota.
M5 - Bilagsrapport Bilag D	294	Det fremgår, at de næringsstoffer, der vil blive udledt til Københavns Havn ved oppumpning af grundvand fra projektet, også vil blive udledt under nuværende forhold, ved den almindelige grundvandsstrømning. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at oppumpning af grundvand netop ændrer ved den naturlige grundvandsstrømning, og dermed også ved den hastighed, hvormed næringsstoffer vil kunne blive udledt til kystvandet. Miljøstyrelsen gør endvidere opmærksom på, at grundvand generelt indeholder meget højere koncentrationer af

		kvælstof end havvandet i de danske kystvande, herunder nr. 6 Nordlige Øresund. Redegørelsen for påvirkningen af vandområdet er derfor mangelfuld.
M5 - Bilagsrapport Bilag D	294	Der vurderes, at uddybningen ved Margretheholm vil medføre en frigivelse af ca. 45 kg kvælstof. Der redegøres endvidere for, at den mængde kvælstof der frigives er beregnet til at ligge i størrelsesordenen 50 kg/år. Der mangler en tydelig redegørelse for, om de 50 kg N/år inkluderer den samlede potentielle udledning fra alle projektets aktiviteter, der kan medføre påvirkning med kvælstof, dvs. både oppumpet grundvand, uddybning og nedramning.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	296	Det fremgår, at: *" […] at EU-prioriterede stoffer udledes med koncentrationer, der er lavere end miljøkvalitetskravene, hvorfor det konkluderes at der ikke vil være en merudledningtil vandområdet, […]".* Miljøstyrelsen påpeger, at *merudledning* og *koncentrationsstigning* er to separate ting, som skal konsekvensrettes og evt. vurderes på ny såfremt ændringerne giver anledning hertil.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	298, tabel D1.11	I tabellen fremgår en række miljøkvalitetskrav. Miljøstyrelsen forstår det således, at miljøkvalitetskrav er angivet i henholdsvis mg/kg TS og µg/kg TS. Der er dog øjensynligt anvendt værdier for flere af stofferne, som i bekendtgørelse nr. 796 af 13. juni 2023 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, er angivet som µg/l, nemlig miljøkvalitetskrav angivet for vand-matricen. Et eksempel på dette er miljøkvalitetskravet for nikkel, som fremgår i tabellen som 8,6 mg/kg TS. Denne værdi og enhed er øjensynligt en fejlfortolkning af miljøkvalitetskravet i vand på 8,6 µg/l. Der er ikke fastsat et miljøkvalitetskrav i sediment for nikkel, men et sedimentkvalitetskriterie (som kan findes på Miljøstyrelsen hjemmeside: https://mst.dk/erhverv/sikker-kemi/kemikalier/graensevaerdier-og-kvalitetskriterier/kvalitetskriterier-for-miljoefarlige-forurenende-stoffer-i-vandmiljoeet) på 6,8 mg/kg TS. Vurderingen af påvirkningen af vandforekomsterne fra projektet er derfor ikke fyldestgørende.
M5 – Bilagsrapport Bilag D	299	Det fremgår, at: *"Varigheden af overskridelsen af det generelle krav er beregnet til at vare maksimalt ca. 70 dage, hvilket udgør ca. 3% af vandplanperioden."* Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning til udledning af visse forurenende stoffer, FAQ 9, at "Hvis stofkoncentrationen varierer

		væsentligt gennem året med høje koncentrationer i en eller flere afgrænsede perioder (dage, uger eller eventuelt måneder) - som det kan være tilfældet ved periodiske udledninger - er beskyttelsen ikke nødvendigvis sikret, selv hvis stofkoncentrationerne er lave resten af året, og årsgennemsnittet holder sig under det generelle kvalitetskrav. Periodisk høje koncentrationer kan forårsage betydelige skader på dyre- og planteliv, som hindrer opfyldelse af målet om god økologisk tilstand. I sådanne tilfælde bør det vurderes, om det generelle kvalitetskrav skal være opfyldt som gennemsnit i hver af de perioder, hvor der sker udledning." Derudover stemmer perioden for overskridelse af det generelle kvalitetskrav ikke overens med definitionen på en korttidsudledning, jf. vejledningens FAQ 11 (https://mst.dk/media/kmdgtjlk/spoergsmaal-og-svar-om-udledning-af-visse-forurenende-stoffer-marts-2024.pdf).
M5 – Bilagsrapport Bilag D	304 + 311	Der refereres til en historisk udgave af havstrategiloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 om havstrategi). Miljøstyrelsen gør her opmærksom på, at den gældende udgave er lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 om havstrategi. Ovenstående har dog ikke betydning for den bindende vurdering af overensstemmelse med havstrategien, men skal tilrettes så grundlaget for vurdering fremstår korrekt.
M5 – Bilagsrapport Bilag E	328	Det fremgår, at: *"Øvrige oplistede stoffer udledes med koncentrationer, der er lavere end miljøkvalitetskravene. Disse stoffer vil ikke medføre forringelser af den kemiske tilstand eller forhindre målopfyldelse. Disse stoffer behandles derfor ikke yderligere."* Overholdelse af miljøkvalitetskrav i vand garanterer ikke overholdelse af miljøkvalitetskrav i sediment. Der mangler derfor en konkret redegørelse for påvirkningen på sediment, for alle relevante stoffer.
Udkast til § 25 tilladelse	16	Miljøstyrelsen forstår teksten således, at en række vurderinger af, om en række påvirkninger risikerer at hindre målopfyldelse i målsatte grundvandsforekomster udsættes til senere tilladelser. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at dette ikke er muligt, da vurderingerne skal være tilgængelige for offentligheden senest i forbindelse med at miljøvurderingen sendes i høring. Se også Miljøstyrelsens bemærkning til s. 368 i miljøkonsekvensrapporten vedr. EU Domstolens afgørelse i sagen C 535/18 (Land Nordrhein - Westfalen).

Udkast til § 25 tilladelse	17-18	Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at Københavns Kommune, som en del af grundlaget for udledningstilladelsen efter § 28 i miljøbeskyttelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 928 af 28. juni 2024 om miljøbeskyttelse), skal foretage en vurdering efter § 8, stk. 3 i indsatsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter). Det fremgår af § 8, stk. 3, at en myndighed ikke må træffe en afgørelse, for vandområder, hvor miljømålet ikke er opfyldt, der direkte eller indirekte kan medføre en forringelse af tilstanden eller hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger.

hoeringssvar_-_miljoestyrelsen_-_hoering_af_miljoekonsekvensrapport_for_metrolinje_m5.pdf
-- AKT 11084418 -- BILAG 5 -- [Høringssvar fra Erhverv vedr. metrolinje M5] --

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

[Navn og Adresse - Brug F11 for at komme fra et felt til et andet]

Erhverv
J.nr.
Ref.
Den

Høringssvar fra Erhverv vedr. miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Støj og vibrationer:

a) Afsnit 7.4.1: Miljøstyrelsen mener ikke, at støjende natarbejde kan accepteres med begrundelsen *"at stationen eller skakten skal være klar til at modtage tunnelboremaskinen i tide"*. Miljøstyrelsen mener, at dette bør planlægges, så natarbejde så vidt muligt undgås.
Derimod kræver f.eks. kontinuert støbearbejde naturligvis døgnarbejde, som må accepteres i den nødvendige periode. Her er det positivt, at der er fokus på orientering af berørte naboer og ordninger for kompensation, genhusning m.m.
b) Afsnit 8.1: Det nævnes, at *"Miljøstyrelsen er ved at udarbejde nye danske grænseværdier for strukturlyd"*. Miljøstyrelsen præciserer, at vi er ved at undersøge behovet for nye danske grænseværdier for strukturlyd, og hvordan disse evt. kan udformes og implementeres. Som led i dette har FORCE Technology udført nogle studier for Miljøstyrelsen vedr. kortvarige, lavfrekvente støjhændelser, der bl.a. fokuserer på strukturlyd fra tog i tunneler.

Luft:

a) Generel kommentar til afsnittet om luftkvalitet: Miljøstyrelsen orienterer om, at EU kommissionen har fremsat forslag til revideret Luftkvalitetsdirektiv, der forventes vedtaget i efteråret 2024. I det reviderede direktiv er grænseværdierne forslået skærpet fra 2030 for både partikler og NO2. Rapporten kunne med fordel inddrage de nye forventede grænseværdier, da anlægs- og driftsfasen af M5 formentlig ville pågå efter det nye direktiv er vedtaget.
b) Afsnit 9.1: Hvorfor er der valgt ikke at foretage spredningsberegninger?
c) Afsnit 9.2: I forhold til grænseværdier for indeluft i forbindelse med arbejdsmiljø henvises til Arbejdstilsynet. Miljøstyrelsen har desuden tidligere vurderet, at luftforurening af omgivelserne på underjordiske stationer fra metrotoges kørsel kan være omfattet af Miljøbeskyttelseslovens (MBL) § 42. MBL § 42 giver mulighed for, at den pågældende tilsynsmyndighed kan meddele påbud med henblik på nedbringelse af forurening eller med henblik på at få gennemført bestemte foranstaltninger.

Miljøstyrelsen • Tolderlundsvej 5 • 5000 Odense C
Tlf. 72 54 40 00 • CVR 25798376 • EAN 5798000860810 • mst@mst.dk • www.mst.dk

d) Afsnit 9.3.1: Hvorfor er PM2,5 ikke medtaget i vurderingen af luftkvaliteten for KVC på Prøvestenen?
e) Afsnit 9.4: Tabellerne viser det samlede udslip i driftsfasen, men det er uklart, hvilken periode, der definerer driftsfasen. Er det per år, samlet frem mod 2035, 2045 eller noget hel andet?
f) Afsnit 9.4.1: I afsnittet konkluderes det, at støvgener kan holdes på et niveau, der ikke giver anledning til gener for passagerer. Tidligere i rapporten (afsnit 9.2) beskrives resultaterne fra Metroselskabets egne målinger i den eksisterende metro, der viser døgnmiddelværdier på mellem 86 til 186 µg/m3. På hvilken baggrund kan det konkluderes, at den nye metro ikke vil genere støvgener for passagerer?
g) Afsnit 9.7: På baggrund af Metroselskabets egne målinger fra den eksisterende metro bør det overvejes, om resultaterne giver anledning til at udføre løbende overvågning af luftkvaliteten i indeluften.

Med venlig hilsen

Lasse Christner Månsson
Erhverv

Svar til: Høring 64791 af: Østerbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
704

INDSENDT AF
Østerbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavns Kommune

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Svendborggade 5, 4. sal

HØRINGSSVAR

Østerbro Lokaludvalg bakker om omkring den nye metrolinje. Men vi vil endnu en gang pege på vigtigheden af at få sluttet ringen, og hurtigst muligt få perspektivområdet med metrostationer ved Rigshospitalet og Stengade med.

Rigshospitalet er den største arbejdsplads i Københavns kommune, og herudover er der et meget stort og stigende (Børnehospitalet) antal både indlagte og ambulante patienter, som skal transporteres til og fra matriklen. Hvis biltrafik ønskes reduceret i København, er det på høje tid at etablere direkte metroforbindelse til Rigshospitalet, som derfor skal være en station på M5 i første runde.

MATERIALE:
2024-0336356-1 hoeringssvar - miljoekonsekvensrapport metrolinje m5 60665861 1 0.pdf

Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

Bliv Hørt

Høringssvar - Miljøkonsekvensrapport, Metrolinje M5

26. september 2024

Sagsnr.
2024-0336356

Dokumentnr.
2024-0336356-1

Sagsbehandler
Ellen Engsted

Østerbro Lokaludvalg bakker om omkring den nye metrolinje. Men vi vil endnu en gang pege på vigtigheden af at få sluttet ringen, og hurtigst muligt få perspektivområdet med metrostationer ved Rigshospitalet og Stengade med.

Rigshospitalet er den største arbejdsplads i Københavns kommune, og herudover er der et meget stort og stigende (Børnehospitalet) antal både indlagte og ambulante patienter, som skal transporteres til og fra matriklen. Hvis biltrafik ønskes reduceret i København, er det på høje tid at etablere direkte metroforbindelse til Rigshospitalet, som derfor skal være en station på M5 i første runde.

Venlig hilsen



Allan Marouf
Forperson Østerbro Lokaludvalg

Sekretariatet for Østerbro Lokal-udvalg

Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN nummer
5798009800497

Svar til: Høring 64791 af: Jean & Michael Konbæk

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
703

INDSENDT AF
Jean & Michael Konbæk

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ingolfs Allé 43

HØRINGSSVAR

I forbindelse med den nye Metro linie M5 - er vi stærkt urolige for vores vores fremtidige boligsituation og vores hus 've & vel'! Vi kan se at iflg. plantegningerne at udgravningen og tunnelen skal ligge præcis under vores matrikel og hus. Vi er bekymret for hvilke gener der kan medfølge:

1.Vil vi blive generet af lyden - både under udgravningen - hvilket er en tidsbestemt periode. Men endnu mere hvor meget vil vi blive generet af lyden under vores hus i fremtiden når der skal passere et tog på skinner hver 4. minut.

2. hvilke konsekvenser får det for huset under udgravningen - er vi sikret at huset ikke bliver beskadiget og hvis det evt sker - er vi så dækket ind af forsikringer for evt. beskadigelser på huset, så som revner og sprækker i bygningen.

3. Er der taget højde for evt. værditab af huset. Vores pensionspenge til vores forstående pension ligger i vores mursten og vil have stor betydning for hvordan vores pensions tilværelse arter sig. Vi har jo ikke så mange år til at genopbygge en økonomi til en tryg pensionstilværelse.

4. Er der taget højde for at en evt forringelse og ødelæggelse af huset der kan blive et kultur mæssigt et tab, da det er Klaus Rifbjergs barndomshjem og i øvrigt er bevaringsværdigt.

Vi håber på at I med vel vilje vil se på muligheden for at rykke metrolinen yderligere 20 m. ud mod Persillevej/Fussingsvej og lade tunnellen løbe under ubeboet grund - og i stedet ligger under en parkeringsplads og en sansesti. (se tegning)

Vi ønsker og håber ydermere at I graver dybere ned og at istedet for de omtalte 9-12 meter - graver længere ned så man sikre sig at der er mindst mulig chance for lydgener og ødelæggelser.

Håber vi vil blive taget seriøst - og at I forstår vores bekymringer. Vi har boet i vores elskede hus og kvarter i snart 30 år - og vil være ulykkelige over, et ellers godt tiltag - at få ødelagt vores dejlige og trygge bolig og kvarter.

Med venlig hilsen Jean & Michael Konbæk

PS har problemer med at uploade filen - men ved at flere andre beboere i kvarterert har sendt samme forslags tegning ind. Håber det er godt nok. Ellers vil jeg gerne kontaktes og indsende tegning på anden vis.

Svar til: Høring 64791 af: Trafikselskabet Movia

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
702

INDSENDT AF
Trafikselskabet Movia

BY
København

POSTNR.
2500

ADRESSE
Gammel Køge Landevej 3

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune og Trafikstyrelsen

Movias høringssvar fremgår af det vedhæftede dokument.

Venlig hilsen

Engin Bozkir

MATERIALE:
hoeringssvar fra movia - miljoekonsekvensrapport for metrolinje m5.pdf

movia

Dokumentnummer
1911473

Dato
16.09.2024

Sagsbehandler
JTJ

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar: Movias bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5

Mange tak for muligheden for at blive hørt i forbindelse med, at Metroselskabet har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, der skal belyse de miljømæssige påvirkninger i både anlægs- og driftsfasen for metrolinje M5. Nedenfor er opstillet Movias bemærkninger og forslag ift. de trafikale påvirkninger.

Bemærkninger til fremskrivning af vejtrafik:

- Modellen viser en stigning på 1000-5000 flere køretøjer på Prinsessegade. Samtidig er der en voldsom efterspørgsel på at komme til havnetunnelen (28450) fra Refshaleøen. Er der lagt en bussluse ind, eller hvad er årsagen til de meget få ture mod Christianshavn og det centrale Amager? At 2A må blive presset af trængsel på denne strækning må være indlysende.
- Stærkt øget trængsel på Lyngbyvejen kan være problematisk for linje 150S.
- Øget trængsel i Nordhavnstunnel.
- Trængsel ved Christmas Møllers Plads i tværgående retning for linje 5C.
- Mindre trængsel over Kalvebodbroen kan være en fordel for linje 500S.

Byggepladsernes påvirkning af busdriften:

Metrolinje M5 anlægges med en række byggepladser ved kommende stationer og relaterede funktioner. Af de mulige byggepladser vil følgende påvirke afviklingen af den kollektive busdrift i anlægsperioden og i oversigt ser det således ud:

	påvirkning under ledningsomlægninger	**påvirkning under anlægsarbejder**	**påvirkninger ved endeligt projekt**
Østerport	høj	lav	ingen
v/ Lynetteholm N.	ingen	ingen	ingen
v/ Lynetteholm S	ingen	ingen	ingen
v/ Refshaleøen		lav	lav
Skakt v. Vindmøllevej	ingen	ingen	ingen
v/ Prags Boulevard Øst	ingen	ingen	ingen
Jenagade	ingen	ingen	ingen
Lergravsparken	ingen	moderat	ingen
Lergravsparken (med forgreningskammer)	**stor**	**stor**	ingen
Amagerbrogade S	ingen	**stor**	ingen

Skakt ved Røde Mellem-vej	ingen	ingen	ingen
DR Byen	ingen	lav	ingen
v/ Bryggebroen	lav	lav	lav
København H	moderat	moderat	ingen
Skakt v. Planetariet	lav	lav	ingen

Station / byggeplads	**Kommentar og forslag til afværgeforanstaltning**
Østerport	Opgravning på tværs af Dag Hammarskjölds Allé vil påvirke linje 27 og 23 kraftigt. Linjerne skal omlægges og får svært ved at betjene Østerport station.
v/ Lynetteholm N.	
v/ Lynetteholm S	
v/ Refshaleøen	
Skakt v. Vindmøllevej	
v/ Prags Boulevard Øst	
Jenagade	
Lergravsparken	Udkørsel tæt på stoppested betyder at busserne enten ikke kan komme til stoppestedet, eller at udkørende fra byggepladsen ikke kan komme ud for en bus der udveksler passagerer.
Lergravsparken (med forgreningskammer)	For busdriften af linje 31, 18, 8A og 77 er stoppestedet Lergravsparken St., Sløjfen en vigtig del af ruten, da det bruges til at vende og igangsætte buslinjer.
Amagerbrogade S	Der er et stoppested med gennemsnitlig 1317 påstigere og 175 afstigere som betjener linje 5C og 77, hvor der er anvist indkørsel til byggeplads. Der bør findes en alternativ indkørsel eller etableres et nyt stoppested.
Skakt ved Røde Mellemvej	
DR Byen	Linje 78 kan vende i rundkørsel ved Grønjordsvej - der skal laves nye stoppesteder til betjening af DR Byen.
v/ Bryggebroen	
København H	Minimer byggepladsafgrænsning, så det er muligt at passere for en bus. Evt. i form af en bussluse.
Skakt v. Planetariet	

Under anlægsarbejdet af Metro Cityringen var der ligeledes store byggepladser og lastbilkørsel på strækninger med meget busbetjening. Her havde Movia et godt samarbejde med Metroselskabet og Københavns Kommune for at sikre bussernes fremkommelighed, til glæde for de mange daglige rejsende i den kollektive transport. Dette samarbejde kan med fordel videreføres under det forventede anlægsarbejde ved metrolinje M5, da det også bidrager til at holde passagerne i den kollektive trafik og dermed også en del af

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

passagergrundlaget for den kommende metrolinje.

Med venlig hilsen

Per Gellert
Plandirektør
Trafik og Planlægning, Movia

Trafikselskabet Movia Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby – DK +45 36 13 14 00 movia@moviatrafik.dk moviatrafik.dk

Svar til: Høring 64791 af: Uffe Palludan

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
701

INDSENDT AF
Uffe Palludan

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Palludan Future

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sigbrits Alle 13A

HØRINGSSVAR

Jeg fremsender hermed forslag til man overvejer muligheden af at skabe en udfletning på M5 ved Sundbyøster Plads for en metro til lufthavnen via lufthavnen til Malmö.

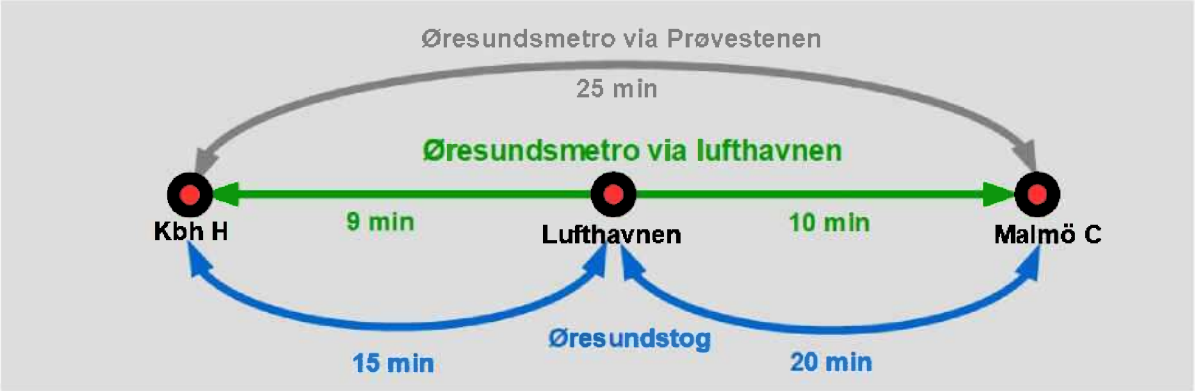
Med venlig hislen

Uffe Palludan

MATERIALE:
oeresundsmetro via lufthavnen3x.pdf

Notat om Øresundsmetro via lufthavnen

– **Uffe Palludan, Palludan Future**[1]



Dette notat viser, hvordan en række udfordringer i metro- og togsystemet ved Øresund kan takles ved at omlægge den påtænkte Øresundsmetro fra Prøvestenen til lufthavnen.

1. problem: Kapacitetsproblemer på M2

Metroforbindelsen mellem lufthavnen og København er i dag overbelastet, samtidig med at flytrafikken og dermed også trafikken til/fra lufthavnen forventes kraftigt øget i de kommende år. En fordobling på 10-15 års sigt er realistisk. Den nuværende metrolinje M2 vil ikke kunne dække behovene i fremtiden ved spidsbelastning og kan det dårligt nok i dag.

2. problem: Kapacitetsproblemer på broen

Stigende international person- og godstogstrafik over Øresundsbroen, når Femern Bælt- forbindelsen indvies, sætter anlæg af en ny fast forbindelse over Øresund på dagsordenen. Det mest realistiske forslag er etableringen af en direkte metro mellem København og Malmö. Den tænkes koblet op på en kommende københavnsk metro M5 ved Prøvestenen.

En sådan forbindelse vil imidlertid ikke kunne erstatte Øresundstogene for trafik til/fra lufthavnen, da den ikke tænkes at forbinde lufthavnen.

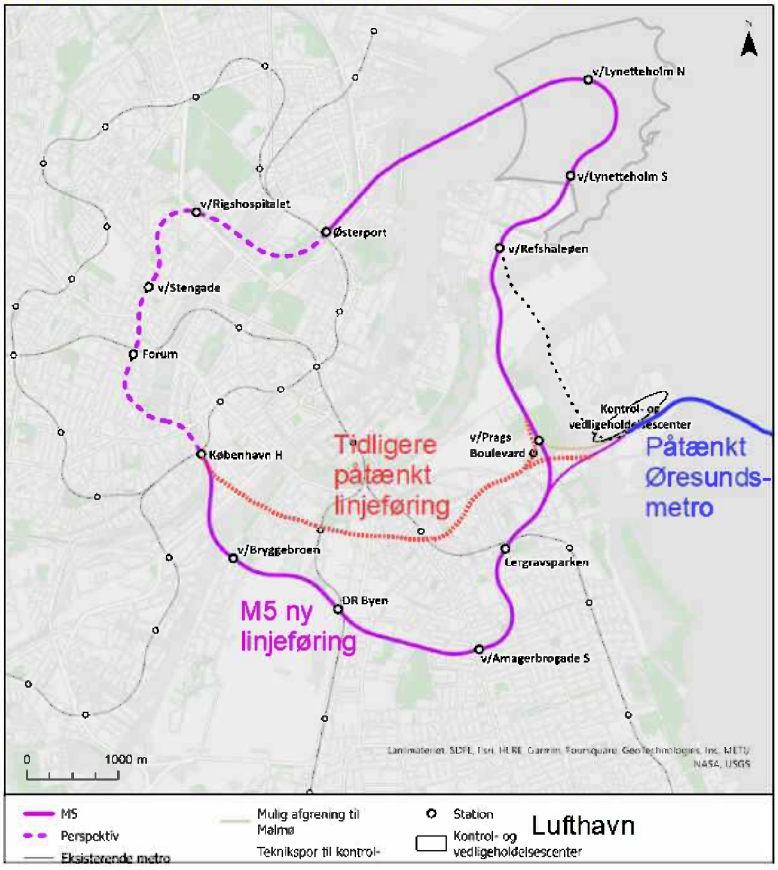
---

1 Forfatteren er cand. polit. og forskningschef på Palludan Future. Han har en baggrund som bl.a. økonom i DSBs økonomiafdeling og fuldmægtig i Finansministeriet, hvor han beskæftigede sig med overordnet trafikplanlægning. Han har gennem 1990erne i en ti år lang periode arbejdet som strategisk rådgiver for Københavns Lufthavne. Han har lavet strategi for Københavns Havn og foreslog fusionen med Malmö Hamn, mhp. at skabe byudvikling i Nordhavnen. Han har været med til at formulere visionerne om at skabe en integreret Øresundsregion og skrevet et to-cifret antal bøger om regionsdannelsen gennem de sidste 30 år. Bl.a. kan nævnes "Øresundsbroens muligheder" fra 1994, og "Øresund 2.0 En helt ny Øresundsvision fra 2009", hvor han foreslog etableringen af en metro mellem København og Malmö. Senest har han skrevet "Grænseregion Øresund 2020".

3. problem: Køretid mellem København og Malmö

Det er reelt besluttet, at den kommende metro M5 til Lynetteholmen skal føres via Sundbyøster Plads fra København H og ikke som tidligere påtænkt via Amagerbro. Den vil således slå en bue mod syd og få ekstra stationer på strækningen og dermed få en længere linjeføring mellem København H og Nordøstamager. De to linjeføringer fremgår af nedenstående kort 1.

Kort 1. *Den nu reelt besluttede M5 og den gamle linjeføring samt den påtænkte Øresundsmetro via Prøvestenen*



Den nye linjeføring får konsekvenser for den påtænkte Øresundsmetro, som tænkes knyttet op på M5 ved Prøvestenen. Køretiden vil øges med ca. fem minutter. Man har hidtil regnet med en køretid på 22-23 minutter mellem København H og Malmö C, en strækning som Øresundstogene bruger 36 minutter på. 5 minutter er en væsentlig indsnævring af gevinsten ved at etablere en Øresundsmetro. Det vil få til konsekvens, at Øresundsmetroens samfundsøkonomiske rentabilitet bliver ringere end hidtil antaget. Udvidelsen af det Øresundsregionale arbejdsmarked vil dermed blive

mindre end hidtil antaget.

Opsummering

Der er således tre centrale udfordringer, man bør forholde sig til ved vurderingen af mulige trafikinvesteringer ved Øresund, nemlig:

1. Kapacitetsproblemet mellem lufthavnen og København
2. Kapacitetsproblemerne for togtrafikken over Øresund *og* forbindelsen over sundet til lufthavnen
3. Rejsetiden mellem København og Malmö

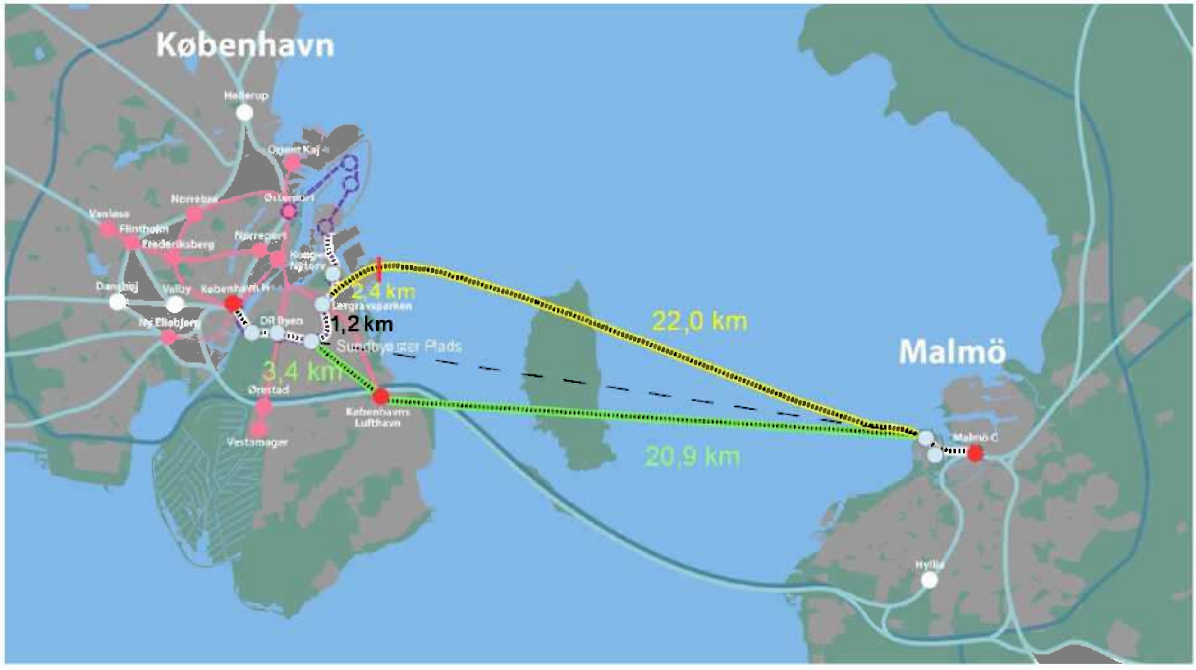
Alle tre udfordringer kan takles positivt ved at lade Øresundsmetroen få en linjeføring via lufthavnen. Det skal uddybes i det følgende.

Linjeføring via lufthavnen

M5s nye linjeføring lægger op til overvejelser om *at koble Øresundsmetroen op på M5 ved Sundbyøster Plads i stedet for ved Prøvestenen*, jævnfør kort 2.

Baggrunden er, at Sundbyøster Plads ligger på *den lige linje* mellem Malmö C og København H, mens Prøvestenen ikke gør det og Sundbyøster Plads ligger tæt på lufthavnen. En linjeføring fra Malmö til Sundbyøster Plads *via Københavns Lufthavn* vil være være *kortere* end en linjeføring via Prøvestenen.

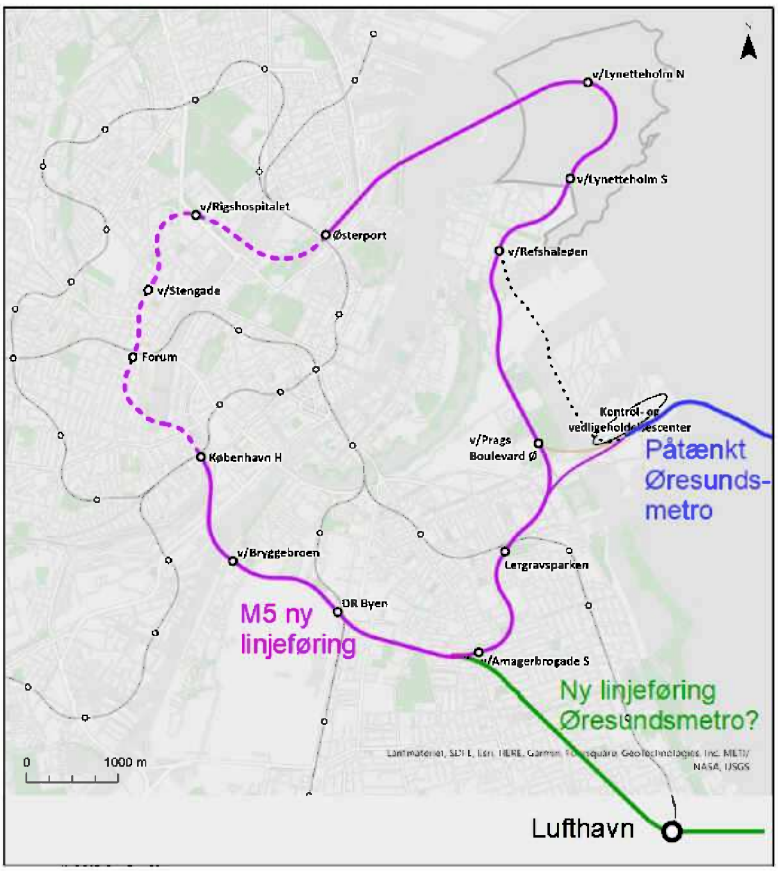
Kort 2. *Øresundsmetroen. Det hidtidige forslag (gult) og det nye alternative forslag via lufthavnen (grønt) samt den reelt besluttede M5 (hvid)*



Øresundsmetroens achilleshæl har hele tiden været, at den ikke forbandt Københavns Lufthavn. Jeg har tidligere i 2019 i et brev overfor *Øresundsmetro Executive* og på et møde hos *Stadsbygnadskontoret i Malmö*, hvor embedsmænd fra Malmö og Københavns kommuner deltog, påpeget nødvendigheden af, at Øresundsmetroen betjener Københavns Lufthavn. Man har ikke hidtil fundet en løsning, men nu med M5s nye linjeføring er muligheden der.

Med et stop i lufthavnen vil trafikgrundlaget for Øresundsmetroen øges markant og broen vil kunne aflastes i højere grad. Øresundsmetroen vil få et selvstændigt dansk passagergrundlag til/fra lufthavnen. En linjeføring via lufthavnen vil forbedre Øresundsmetroens samfundsøkonomiske og driftsøkonomiske rentabilitet, fordi den vil få flere passagerer såvel over sundet som mellem København H og lufthavnen.

Kort 3. *Mulig opkobling af en metro fra Malmö-Lufthavnen ved Sundbyøster Plads*



Kort 3 viser, hvorledes en metro fra Malmö via lufthavnen vil kunne kobles op på M5 vest for Sundbyøster Plads. En sådan løsning giver en direkte

forbindelse mellem København H og lufthavnen, der potentielt vil blive forbundet på mindre end ti minutter. Den nuværende metroforbindelse fra København er som nævnt overbelastet og vil næppe blive aflastet ved anlægget af M5.

Nedenstående tabel 1 summerer dette op og viser, hvorledes Øresundsmetroens trafikgrundlag for de to linjeføringer vil være sammensat. Med en linjeføring via lufthavnen vil Øresundsmetroen ikke bare få tilføjet et trafikgrundlag mellem Malmö og lufthavnen, den vil også blive en ny selvstændig forbindelse fra København H til lufthavnen. Endeligt vil det blive en bedre/hurtigere forbindelse mellem Malmö og København.

Tabel 1. *Øresundsmetroens trafikgrundlag ved to forskellige linjeføringer*

	Linjeføring via Prøvestenen	Linjeføring via Kastrup
Trafik Malmö - København	Ja	Ja *
Trafik Malmö - Lufthavnen	Nej	Ja
Trafik København-lufthavnen	Nej	Ja

* Kortere og hurtigere end via Prøvestenen

Nedenstående tabel 2 viser længden af de forskellige strækninger mellem Västra Hamnen og Sundbyøster Plads. En tunnel mellem Västra Hamnen og Prøvestenen (kyst til kyst) vil være 22,0 km og forudsætte en 2,4 km lang forbindelse fra Prøvestenen (kyst) til M5 ved Lergravsparken station. Samlet giver det 24,4 km fra Västra Hamnen til Lergravsparken.

Tabel 2. *Forbindelsens Västra Hamnen kyst – Sundbyøster Plads*

Anlæg	Gammelt forslag	Gammelt forslag	Nyt forslag	Nyt forslag
Kyst til kyst (Øresundstunnel)	Västra Hamnen – Prøvestenen kyst	22,0 km	Västra Hamnen – Lufthavnen metro	20,9 km
Landanlæg (nyanlæg)	Prøvestenen kyst - Lergravsparken	2,4 km	Lufthavnen metro - Sundbyøster Plads	3,4 km
Ny sporanlæg, ialt	Västra Hamnen - Lergravsparken	24,4 km	Västra Hamnen - Sundbyøster Plads	24,3 km
Brug af kommende M5	Lergravsparken - Sundbyøster Plads	1,2 km	-	-
Samlet strækning	Västra Hamnen - Sundbyøster Plads	25,6 km	-	24,3 km

Västra Hamnen og lufthavnen kan forbindes med en tunnel på 20,9 km og mellem lufthavnen og Sundbyøster Plads er der 3,4 km. Samlet giver det 24,3 km.

Hertil kommer, at den kørte strækning via Prøvestenen yderligere inkluderer den 1,2 km lange strækning af M5 mellem Lergravsparken og Sundbyøster Plads, så den nye linjeføring er kortere.

Sammenfletningen af Øresundsmetroen og M5 vil kunne ske så man undgår, at Øresundsmetroen skal standse på Sundbyøster Plads. Skiftemulighederne mellem den og M5 vil for passagererne være optimale på den nye station i DR-byen, da de vil skulle bruge samme spor og perron der. Der vil kun være tre stop mellem Malmö og København H, mens der via Prøvestenen er lagt op til fire stop. Man kan dog overveje et stop mellem Sundbyøster Plads og lufthavnen. Det skal også nævnes, at man ved Sundbyøster plads vil kunne etablere en afgrening fra metroen fra lufthavnen mod Lynetteholmen.

Sammenfatning
Ved at etablere en Øresundsmetro via lufthavnen i stedet for via Prøvestenen fås en metro, der forbinder

* Kbh H og lufthavnen, som
  - vil forbinde København H med lufthavnen på under 10 minutter
  - vil løse kapacitetsproblemet på M2
  - vil få et rent dansk trafikgrundlag ud over trafikken over sundet
  - vil øge trafikgrundlaget for M5 mellem Kbh H og Sundbyøster Plads

* Malmö C og lufthavnen, som
  - højfrekvent vil forbinde Malmö C med lufthavnen med en køretid på ca 10 minutter
  - vil give Malmö en unik mulighed for at tiltrække erhvervsinvesteringer som en linjeføring via Prøvestenen ikke giver
  - vil give metroforbindelsen over sundet en et markant større trafikgrundlag
  - vil aflaste broen for persontogtrafik til/fra lufthavnen, som forbindelsen via Prøvestenen ikke vil aflaste broen for

* København H og Malmö C, som
  - vil være hurtigere/kortere (og have færre mellemliggende stationer) end via Prøvestenen
  - tydeligt vil signalere, at Øresundsmetroen som projekt, der aflaster den eksisterende Øresundsforbindelse for al lokal persontrafik

Det er derfor afgørende, at der åbnes op for planlægning af en udfletning ved Sundbyøster Plads i forbindelse med den igangværende planlægning af M5.

Uffe Palludan
21/08-24

Svar til: Høring 64791 af: Greater Copenhagen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
700

INDSENDT AF
Greater Copenhagen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Greater Copenhagen

BY
København

POSTNR.
1165

ADRESSE
Nørregade 7B

HØRINGSSVAR

Remissvar – Utbyggnad av M5 i Köpenhamn

Greater Copenhagen anser att miljökonsekvensbeskrivningen för metrolinje M5 är väl genomarbetad och visar att **samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna** gällande utbyggnaden av M5.

Greater Copenhagen förordar linjedragningen **København H till Østerport via Lynetteholm** som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By och Amager över hamnsnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta en eventuell framtida Öresundsmetro (till Malmö) till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Malmö stads analys för Öresundsmetron visar att en förgrenings-kammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direkt koppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler resvägar för resenärer och pendlare till studier och arbete i Öresundsregionen.

Greater Copenhagen framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgrenings-kammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport (se bild).

Förgrenings-kammaren bedöms även ha en viktig kapacitetsavlastande effekt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn. Analysen visar också att förgrenings-kammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande årtiondena.

Greater Copenhagen vill framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar kring hur en framtida metro kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar behovet av att den svenska och danska regeringen initierar dialog kring en bilateral utredning om framtida fasta Öresundsförbindelser.

Greater Copenhagen önskar framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- **En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras** eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan idag har metrotrafik.

- Det är viktigt att etableringen av metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken möjliggörs.

Jan Juul Christensen,

Managing Director, Greater Copenhagen

MATERIALE:
horingsvar metro m5 greater copenhagen 20240926.pdf

GREATER
COPENHAGEN

Remissvar – Utbyggnad av M5 i Köpenhamn

Greater Copenhagen anser att miljökonsekvensbeskrivningen för metrolinje M5 är väl genomarbetad och visar att **samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna** gällande utbyggnaden av M5.

Greater Copenhagen förordar linjedragningen **København H till Østerport via Lynetteholm** som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By och Amager över hamnsnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta en eventuell framtida Öresundsmetro (till Malmö) till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Malmö stads analys för Öresundsmetron visar att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler resvägar för resenärer och pendlare till studier och arbete i Öresundsregionen.

Greater Copenhagen framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport (se bild).

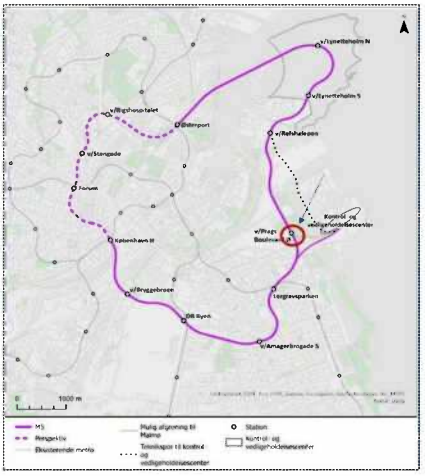


Bild: Malmö stad 2024. Bearbetad illustration förgreningskammare

Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig kapacitetsavlastande effekt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn. Analysen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande årtiondena.

Greater Copenhagen vill framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar kring hur en framtida metro kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar behovet av att den svenska och danska regeringen initierar dialog kring en bilateral utredning om framtida fasta Öresundsförbindelser.

Greater Copenhagen önskar framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- **En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras** eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan idag har metrotrafik.

- Det är viktigt att etableringen av metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken möjliggörs.

Jan Juul Christensen,
Manging Director, Greater Copenhagen

Svar til: Høring 64791 af: Ole Mejlby Jørgensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
699

INDSENDT AF
Ole Mejlby Jørgensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 62, 4. th

HØRINGSSVAR
Som beboer i et Københavns mest unikke beboelseskvarter - Margretheholm udtrykker jeg herved stærk bekymring for planerne om at udføre en kommende M5 metrolinje som højbane.
Jeg er på ingen måde imod Metro og byudvikling, men jeg er en stor tilhænger af at men tager hensyn til alle de værdier der er i dette unikke område af København.
Jeg har boet på Margretheholm i mere end 9 år og nyder hver eneste dag alle områdets herligheder, som er skabt af naturen og områdets beboere.
En højbane tværs gennem området vi ganske enkelt smadre alt det unikke som området byder på - med natur, unik havn og fantastiske muligheder for alle, børn, uge og ældre.
Jeg nyder hver eneste dag at komme hjem fra job og så have følelsen af at være i en landlig del af Københavns.
En Højbane vil ganske enkelt spolere alt hvad der er skabt herude af beboere og erhvervsdrivende.
Jeg vil kraftigt opfordre til at men ikke tænker kortsigtet p.g.a. økonomi - den fejl er begået før, men at man finder de nødvendige penge og får gravet den metro ned, til glæde ikke kun for beboerne her, men også for de menge daglige gæster og samfundet som helhed:-)

Svar til: Høring 64791 af: Katarina Held

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
698

INDSENDT AF
Katarina Held

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Livjægergade 15, 4.tv

HØRINGSSVAR

Ved Rigshospitalet kan der etableres en lille togbane som i Tivoli nemlig på det inderste spor på Blegdamsvej. Toget kan så fragte passagerer, der ikke kan gå de 800 meter fra metroen ved Trianglen til Rigshospitalets hovedindgang. Det er en utrolig meget billigere og mindre klima- og miljøbelastende løsning end en ny metrostation og metrolinje. Derudover er det også nemmere for de gående, da de ikke skal op og ned ad trapper osv. for at skifte metro.

Forlæng Metro 4 fra Orientkajen til Lynetteholmen. Det må være den mindst belastende måde at give adgang til Lynetteholmen både mht. økonomi, klima, miljø, indgribende ændringer og støj.

Lynetteholmen og dens byggeri vil være en kæmpe klimabelastning og er jo forudsætningen for Metro 5.

Metrobyggeri er en ekstrem klima- og miljøbelastning, ekstremt dyrt, støjende og tager ekstrem lang tid. Derudover ødelægger byggeriet de områder, hvor der skal bygges, og hvor der allerede er noget. Bus, sporvogn og cykel er langt mindre indgribende og belastende. Metro kan for den enkelte borger være en besværlig og dyr måde at bevæge sig på i København. Mange skal gå op og ned ad de mange rulletrapper og i gange.

Der er ikke brug for de mange nye metrostationer. Og befolkningen i København bør ikke øges i den grad, at der er brug for det.

Metro 5 og Lynetteholmen løser ingen problemer for borgere i København, heller ikke for almindelige erhvervsdrivende eller for omegnskommunerne. Der er boliger og erhvervslejemål rundt omkring i landet også i nærheden af eksisterende tog og S-tog-linjer. Der er brug for en fordeling af befolkningen – ikke en koncentration. I forhold til andre lande er afstandene korte i Danmark. Der er bare brug for gode offentlige transporttilbud.

I et folkestyre bør politikerne varetage folkets interesser, og det er ikke i folkets interesse at bygge i de store mængder cement – det kan kun være i det multinationale cementfirma Ålborg Portland/Cementir's interesse – og sådan kan man nok blive ved. Hvem har økonomiske interesser i projekt Lynetteholmen og Metro5?

Cement og byggeriers klimabelastning er enorm, så hvorfor bruge penge på det, når det ikke er nødvendigt. Brug i stedet pengene på at have flere pædagoger i institutionerne, at alle opgaver løses på overenskomstmæssige vilkår osv. som jo ikke belaster klima og miljø, men som er til glæde for borgerne.

Svar til: Høring 64791 af: Blanca Pedersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
697

INDSENDT AF
Blanca Pedersen

BY
KBH s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Hallandsgade 4

HØRINGSSVAR
Som borger i Kbh og som gæst på redden og i havnen, ønsker jeg hermed at give udtryk for dyb forundring over, at man påtænker at ødelægge Danmarks største selvbyggende havn ved at føre M5 Metro over havnen med en højbane.
Der er en række overordnede grunde til at en eventuel metrostrækning M5, bør anlægges under jorden
1. Først og fremmest for at bevare det åbne landskab, de kulturelle miljøer på Reffen herunder Margretheholms Havn og Margretholm for derved at tage hånd om vigtige kulturarvs områder
2. Dernæst for at undgå trafik og lange jordtransport til de nuværende og kommende projekter i Øst-havns området
3. For at opretholde vekselvirkningen mellem grøn natur, vand, mennesker og erhverv som skitseret i den gældende lokalplan.

Miljøkonsekvensvurderingen rejser en række udfordringer i forhold til kultur og natur. Vegetationen i de grønne arealer, som påvirkes af areal inddragelse og anlægsarbejde, består primært af almindelige plantearter og arealer domineret af plantede kulturarter.
Med hensyn til flagermus vil de træer, som er registreret som levested for flagermus, skulle fældes for at etablere højbanen Hvordan skal Flagermusene finde nye steder når træerne fældes - der er umiddelbart ikke andre træer end poplerne?
Hvordan skal den urørte natur tilrettelægges når den bliver inddraget til byggeplads?
Hvordan skal det nuværende vandområde erstattes når der til stadighed inddrages flere og flere vandarealer ex. i forbindelse med anlæg af Lynetteholm?

Så kære folkevalgte politikere, træf nu det rigtige valg fra start, og grav metroen ned.

Svar til: Høring 64791 af: Tårnby Kommune

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
696

INDSENDT AF
Tårnby Kommune

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Tårnby Kommune

BY
Kastrup

POSTNR.
2770

ADRESSE
Amager Landevej 76

HØRINGSSVAR

Tårnby Kommunes høringssvar over miljøkonsekvensrapport for M5

Metroselskabet I/S har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for Metro M5 for at fastsætte de overordnet og generelle rammer forud for Transportministeriets forslag om anlægslov for Metro M5.

Københavns Kommune og Trafikstyrelsen er myndighed for miljøvurderingen af projektet.

Tårnby Kommune har følgende bemærkninger til Metroselskabets miljøkonsekvensrapport for M5:

1. At Tårnby Kommune i lighed med tidligere høringssvar fastholder krav om tvangsrute uden om Tårnby Kommune, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej.

1. At Transportministeriet indskriver Tårnby Kommune i lovforslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til medbestemmelse af tvangsrute for lastbiltransport på Tårnby Kommunes vejnet.

Uddybende betragtninger ift. Tårnby Kommunes bemærkninger

Tårnby Kommune imødeser at transporten til og fra M5 byggepladserne hovedsageligt bliver transporteret via af det overordnet vejnet, og at Københavns Kommune har fremhævet at der ikke skal køre lastbiler på den nordlige del af Amagerbrogade.

Det bemærkes, at to kørebaner på Amagerbrogade ved Sundbyøster Plads afspærres i op til 5 år, en midlertidighed, der må forventes at få væsentlige påvirkninger på Amagerbrogades trafikale

fremkommelighed i henholdsvis nord– og sydlig retning.

Den planlagte lastbiltransport, til og fra M5 byggepladserne, inkluderer blandt andet ruterne Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej, jf. Miljøkonsekvensrapport for M5, Figur 6.2, side 151

Tårnby Kommune bemærker, at der endnu er stor usikkerhed om, hvornår på døgnet den daglige spidsbelastning for lastbiltransport vil være størst, og det ikke har været muligt at estimere trafiktal for de konkrete veje, samt at der ved alle byggepladser, i de travleste perioder, er tale om en lastbiltrafik på 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3.-4. minut, hvilket er en væsentlig trafikal påvirkning.

På baggrund heraf og i lyset af de udfordringer Tårnby Kommune allerede i dag oplever med kapacitetsudfordringerne ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej samt de forventede fremtidige kumulative trafikbelastninger fra udvidelsen af Øresundsmotorvejen, etablering af Østlig Ringvej, udviklingen af Københavns Lufthavne og planer for udviklingen af Lynetteholm, fastholder

Tårnby Kommuner enten:

1. I lighed med tidligere høringssvar til større planer og projekter, at anlægsfasen af Metro M5 ikke må få en væsentlig indvirkning på trafikken i Tårnby Kommune og stiller krav om tvangsrute uden om Kommunen, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej, Jf. Tårnby Kommunes høringssvar til daværende Transport- og Boligministeriet, *"anlægslov for Lynetteholm"*, Trafikstyrelsens *"Strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"*, Trafikstyrelsens " Trafikstyrelsens *"Høringssvar over afgrænsningsnotat for Østlig Ringvej"*, Metroselskabets *"Afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapporten for M5"* og Trafikstyrelsens *"Miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen"*

eller

1. At Transportministeriet medskriver Tårnby Kommune i forslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til selvbestemmelse af tvangsruter til lastbiltransport i Tårnby Kommune.

Venlig hilsen

Betina Grimm **Centerchef**		
	/	
		Anette Petersen **Leder for Natur, Miljø og Klima**

MATERIALE:
taarnby kommunes hoeringssvar over miljoekonsekvensrapport for m5 3.pdf

TÅRNBY KOMMUNE
BY, MILJØ OG KLIMA

Københavns Kommune & Trafikstyrelsen

26. september 2024
Vores ref.: 09.40.15-K04-24-582325
Direkte nr.: +4532471500
Medarbejder: bgr.tf

Tårnby Kommunes høringssvar over miljøkonsekvensrapport for M5

Metroselskabet I/S har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for Metro M5 for at fastsætte de overordnet og generelle rammer forud for Transportministeriets forslag om anlægslov for Metro M5.

Københavns Kommune og Trafikstyrelsen er myndighed for miljøvurderingen af projektet.

Tårnby Kommune har følgende bemærkninger til Metroselskabets miljøkonsekvensrapport for M5:

1) At Tårnby Kommune i lighed med tidligere høringssvar fastholder krav om tvangsrute uden om Tårnby Kommune, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej.

2) At Transportministeriet indskriver Tårnby Kommune i lovforslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til medbestemmelse af tvangsrute for lastbiltransport på Tårnby Kommunes vejnet.

Uddybende betragtninger ift. Tårnby Kommunes bemærkninger

Tårnby Kommune imødeser at transporten til og fra M5 byggepladserne hovedsageligt bliver transporteret via af det overordnet vejnet, og at Københavns Kommune har fremhævet at der ikke skal køre lastbiler på den nordlige del af Amagerbrogade.

Det bemærkes, at to kørebaner på Amagerbrogade ved Sundbyøster Plads afspærres i op til 5 år, en midlertidighed, der må forventes at få væsentlige påvirkninger på Amagerbrogades trafikale fremkommelighed i henholdsvis nord– og sydlig retning.

Den planlagte lastbiltransport, til og fra M5 byggepladserne, inkluderer blandt andet ruterne Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej, jf. Miljøkonsekvensrapport for M5 Figur 6.2, side 151.

Tårnby Kommune bemærker, at der endnu er stor usikkerhed om, hvornår på døgnet den daglige spidsbelastning for lastbiltransport vil være størst, og det ikke har været muligt at estimere trafiktal for de konkrete veje, samt at der ved alle byggepladser, i de travleste perioder, er tale om en lastbiltrafik på 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3.-4. minut, hvilket er en væsentlig trafikal påvirkning.

På baggrund heraf og i lyset af de udfordringer Tårnby Kommune allerede i dag oplever med kapacitetsudfordringerne ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej samt de forventede fremtidige

TÅRNBY KOMMUNE
BY, MILJØ OG KLIMA

kumulative trafikbelastninger fra udvidelsen af Øresundsmotorvejen, etablering af Østlig Ringvej, udviklingen af Københavns Lufthavne og planer for udviklingen af Lynetteholm, fastholder Tårnby Kommuner enten:

1. I lighed med tidligere høringssvar til større planer og projekter, at anlægsfasen af Metro M5 ikke må få en væsentlig indvirkning på trafikken i Tårnby Kommune og stiller krav om tvangsrute uden om Kommunen, herunder Amager Strandvej, Kastrupvej og Saltværksvej, Jf. Tårnby Kommunes høringssvar til daværende Transport- og Boligministeriet, *"anlægslov for Lynetteholm"*, Trafikstyrelsens *"Strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"*, Trafikstyrelsens " Trafikstyrelsens *"Høringssvar over afgrænsningsnotat for Østlig Ringvej*", Metroselskabets *"Afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapporten for M5"* og Trafikstyrelsens *"Miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen"*

eller

2. At Transportministeriet medskriver Tårnby Kommune i forslag til anlægslov for Metro M5, i forhold til selvbestemmelse af tvangsruter til lastbiltransport i Tårnby Kommune.

Venlig hilsen

Betina Grimm
Centerchef

/

Anette Petersen
Leder for Natur, Miljø og Klima

Svar til: Høring 64791 af: Maria Olafsson

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
695

INDSENDT AF
Maria Olafsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
HORESTA

BY
Frederiksberg

POSTNR.
1900

ADRESSE
Vodroffsvej 32

HØRINGSSVAR

HORESTA takker for muligheden for at afgive høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5.

Vi ser positivt på planerne om en ny metrolinje i København. Det er godt for københavnernes mobilitet, når de offentlige transportmuligheder udvides, så nye bydele kan udforskes og udformes.

Kombinationen af mobilitet og byudvikling, hvor øget beboelse og erhvervsliv kan blomstre sideløbende i takt med, at byen udvides, er grobund for nye erhvervseventyr for hotel- og restaurationsbranchen.

Mobilitet og infrastruktur er også afgørende for, om turister tilvælger København fremfor andre storbyer.

Metrobyggeriet vil særligt belaste restaurant- og hotelbranchen

HORESTA ser overordnet positivt på forslaget til den ny metrolinje. Dog vil dele af strækningen i anlægsperioden give store udfordringer for flere af vores medlemmer. Her er den sydlige løsning omkring Hovedbanegården – hvor der er en stor koncentration af hoteller – særlig kritisk.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at metrobyggeriet omkring metrostoppet ved KBH H bliver blandt de mest belastede byggeområder. Øget trafikal belastning og særligt støj er ødelæggende for erhvervets mulighed at drive forretning. Derfor er det fuldstændig afgørende, at;

1. *Tidsplan og overblik over byggeriets forskellige faser deles hurtigst muligt, så erhvervet har mulighed for at nedlægge/omlægge aktiviteter i perioder med mest belastning.*

2. *Der forelægger en konkret kortlægning af støjbelastningen i forskellige tidsrum på dagen samt*

for den samlede anlægsperiode.

3. *Der etableres tryghedsskabende foranstaltninger såsom øget belysning, myndighedspatruljering, kameraovervågning etc. i byggeperioden.*

Metrobyggeriet må ikke øge utrygheden i socialt belastet område

Der er velkendt, at der er en stor koncentration af socialt udsatte borgere i området omkring Hovedbanegården. Det skal tages med i betragtningen, når man for en periode delvist lukker området ned for at gøre plads til byggeplads og byggeri.

Det er herudover vigtigt, at området ikke gør det nemmere for kriminelle at udføre ulovlige aktiviteter, fordi byggeriet vil lukke området mere af og gøre det sværere for myndighed at færdes i området.

Flere af vores medlemmer omkring hovedbanegården frygter – på baggrund af tidligere byggerier og nedlukninger af gader – at prostitution samt indtag og salg af narkotika vil stige og blive mere åbenlyst, mens området er skærmet mere af på grund af byggeri.

Derfor er det afgørende, at man med byggeriet også indfører tryghedsskabende foranstaltninger, såsom øget belysning og at rette myndighedspersoner er mere tilstede i området under byggeperioden.

Omfattende trafikale lukninger i forbindelse med ledningsomlægning

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at man i forbindelse med metrobyggeriet også vil udføre ledningsomlægning *"der rækker ud over selve metrobyggepladsen"*.

Det anslås i rapporten, at ledningsomlægningen vil vare 2,5 år og vil medføre delvis lukning for al trafik (på nær fodgængere) på Istedgade, Helgolandsgade og Halmtorvet. Dertil vil Kvægtorvsgade blive helt lukket for trafik på forskellige delstrækninger.

Ud fra miljøkonsekvensrapportens beskrivelse af ledningsomlægningen er det HORESTA's vurdering, at det vil give betydelige driftsmæssige udfordringer for berørte erhverv blandt hoteller og restauranter. Det gælder blandet andet gæsters adgang, varelevering mv.

Det er på baggrund heraf afgørende, at konkret viden om ledningsomlægningens konsekvenser, omfang og tidsplan bliver meddelt hurtigst muligt, da denne del ikke er belyst i tilstrækkelig grad i høringsmaterialet.

Af hensyn til hoteller og restauranter i området opfordrer vi til, at man planlægger ledningsomlægningen på en måde, hvor man tager hensyn til, at sommerperioden er erhvervets højsæson. Endvidere bør arbejdet, hvis det er muligt, udføres på en måde så gaderne åbnes op, så snart ledningsomlægningen på den pågældende strækning er udført.

Nabokompensation bør også gælde for erhverv med overnattende gæster

Selvom eventuel nabokompensation først besluttes i Folketinget via kommende anlægslov, så er det med indeværende høringssvar vigtigt for HORESTA at pointere, at hotelbranchen er særligt udsat og sårbar i forbindelse med kommende metrobyggerier.

Flere af vores medlemmer frygter, at gener fra metrobyggeriet vil betyde dårlige gæsteanmeldelser, hvilket er forretningsødelæggende i branchen. Derfor må hoteller priskompensere eller helt afholde sig fra at tilbyde værelser i dele af anlægsperioden.

Hotellers primære forretning er gæster, der for en stund bor og overnatter på pågældende hotel. Et metrobyggeri, hvor man vil kompensere nabobeboere for støjgener bør også tilfalde nabohoteller, der i perioden vil miste – eller have yderst begrænset – mulighed for at have gæster boende.

HORESTA foreslår, at kompensationerne følger hjælpepakkerne under Coronapandemien, hvor hoteller kompenseres for faste udgifter, omkostningstab etc., når de er helt eller delvist afskåret fra at kunne drive forretning – ligesom det i spidsbelastningsperioder vil være gældende under metrobyggeriet.

Metrobyggeri i bedst mulig harmoni med naboer og erhvervsliv

Det er en stor gevinst for hovedstaden, hvis den kommende metrolinje bliver en realitet. Mobilitet vil skabe nye muligheder for erhvervslivet – ikke mindst for hotel og restaurationsbranchen.

Derfor er HORESTA også begejstrede for udsigten til en mulig ny metrolinje. For os er det afgørende, at metrobyggeriet – som naturligt følger med – også sker med størst mulig hensyntagen til omkringliggende naboer og naboerhverv. I spidsbelastningsperioder, hvor særligt støjgener er så store, at hotellerne ikke kan tilbyde gæster hotelværelser, bør der indføres en økonomisk kompensation, så metrobyggeriet, der er positivt for branchen, ikke betyder lukning og konkurser for eksisterende hoteller.

Svar til: Høring 64791 af: Terese Kalic

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
694

INDSENDT AF
Terese Kalic

BY
Kbh. S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 12 st.

HØRINGSSVAR

Vedrørende forventet driftstøj

Høringssvar efter aktindsigt i de bagvedliggende beregninger til kortene fremvist i Bilag B i Miljøkonsekvensvurderingen for M5. Nærmere de to efterfølgende beskrevne rapporter eller andre former for dokumenterende beregningsmateriale.

Den første rapport som blev anmodet om aktindsigt i, er rapporten som viser beregningerne af, at der ingen overskridelser af grænseværdierne for vibrationskomfort forventes at være fra drift. Det er den undersøgelse af 4300 bygningsenheder, som maksimalt vil kunne opleve en komfortbelastning på under 70 dB[KB] omtalt i Miljøkonsekvensvurderingen s. 234.

Den anden rapport som blev anmodet om aktindsigt i, er rapporten som viser beregningerne af, at driften ikke vil føre til overskridelser af de vejledende grænseværdier for strukturlyd i forskellige intervaller på døgnet. Det er den undersøgelse af de ca. 3000 boligenheder som forventes at opleve en beregnet maksimalværdi af strukturlyd på 22 dB[A] omtalt i Miljøkonsekvensvurderingen ligeledes på s. 234.

Jeg sendte anmodningen 6. sep. og fik først ingen kvittering for min anmodning og fik først efter opfølgning på min anmodning d. 13. sep. svar d.24. sep., hvilket er ret sent i forhold til høringsfristen 26. sep. Af afgørelsen, som er vedhæftet, fremgår det, at bagvedliggende beregninger for vibrationskomfort samt strukturlyd i driftsfasen er baseret på en digital vibrationsmodel udviklet af COWI.

Dette undrer mig, når der i Miljøkonsekvensrapporten er angivet undersøgelser af henholdsvis 3000 samt 4300 boligenheder. Det er ikke svært at lave et GIS kort, det er beregningerne bagved, som er interessante. Hvad beror den vibrationsmodel på? Hvad er parametrene i modellen? Hvor godt kendskab er der til de geologiske forhold? Hvor finmasket er det net, som de eventuelle geologiske stikprøver er lavet i? Aktindsigten giver mig ikke mere klarhed over, hvad som skal ligge til grund for det worst-case-scenarie, som bliver præsenteret i Miljøkonsekvensvurderingen. Jeg betragter det nærmest som at blive holdt hen og omtalte kort for ubrugelige eller upålidelige.

Desuden har vi i Grundejerforeningen Øresund, haft besøg af Metroselskabet. Der skal nemlig foretages prøveboringer i vores lokalmiljø, og sådan som jeg har forstået det, både ift. grundvand samt geologiske forhold. Det undrede udsendte medarbejder, såvel som beboerne her, at der ikke skulle graves dybere end 12 meter. Det der ydermere undrer mig er, at prøveboringerne bliver foretaget efter at Miljøkonsekvensvurderingen er sendt ud. Igen; er vurderingerne i rapporten pålidelige eller gennemskuelige, når det ikke fremgår tydeligt, hvilke data eller hvilke beregninger de bygger på? Medarbejderen havde også et kort med af linjeføringen, som ikke stemmer overens med det interaktive GIS-kort som præsenteres på Metroselskabets egen hjemmeside. Indtil videre er vi blevet forelagt 3 forskellige udgaver af, hvor tunnellerne skal anlægges. Er nabo-borgere af alle tre udgaver mon blevet orienteret, eller hvilken linjeføring ligger til grund herfor? Og hvilken linjeføring er valgt?

Vedr. skinner

Jeg håber, at skinnerne som skal ligges på M5 ikke vil blive smadret af for tunge arbejdstog, ligesom de er blevet det på flere strækninger på Cityringen. Det er åbenlyst at driften af M3 ikke må stoppes for at ligge nye skinner, trods at det højst sandsynligt vil nedbringe nabostøjgener.

Når alt dette er sagt, er jeg generelt for metro i København og benytter den også af og til. Jeg mener dog ikke at det er rimelig, at anlægge en ny metrolinje vel vidende, at de planlagte driftsforhold vil forringe livskvaliteten for naboerne i sådan en grad, at de muligvis ikke kan blive boende. Da jeg ikke selv kunne finde klarhed over de forventede driftsstøjgener, opfordrer jeg på det kraftigste Københavns Kommune samt Staten til at nærstudere de bagvedliggende beregninger i Miljøkonsekvensvurderingen og undersøge mulighederne for, at minimere støjbelastningen for naboerne.

MATERIALE:
svar paa anmodning om aktindsigt i beregninger af graensevaerdier - m5.pdf

Terese Kalic
att.: byburkal@gmail.com

Svar på anmodning om aktindsigt i beregninger af grænseværdier - M5

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

24-09-2024

Kære Terese Kalic

Du har i mail af den 6. september 2024 anmodet om aktindsigt i:

> *".. rapporten som viser beregningerne af, at der ingen overskridelser af grænseværdierne for vibrationskomfort forventes at være fra drift. Det er den undersøgelse af 4300 bygningsenheder, som maksimalt vil kunne opleve en komfortbelastning på under 70 dB[KB] omtalt i Miljøkonsekvensvurderingen s. 234.*
> *"*

Herudover har du anmodet om aktindsigt i:

> *".. rapporten som viser beregningerne af, at driften ikke vil føre til overskridelser af de vejledende grænseværdier for strukturlyd i forskellige intervaller på døgnet. Det er den undersøgelse af de ca. 3000 boligenheder som forventes at opleve en beregnet maksimalværdi af strukturlyd på 22 dB[A] omtalt i Miljøkonsekvensvurderingen ligeledes på s. 234."*

Afgørelse
Vibrationspåvirkningen af nabobygninger er beregnet ved hjælp af en digital vibrationsmodel udviklet af COWI. Beregningerne er foretaget i et computerprogram, som beregner vibrationspåvirkningen i bygninger, i dette tilfælde inden for en afstand af 100 m fra linjeføringen. Grundlaget for beregningerne er en kildestyrke (hvor meget togene støjer), hastighed af tog, afstand til bygning samt geologiske forhold mv.

Resultaterne for de enkelte adresser er herefter ved hjælp af GIS vist på specifikke kort, der indgår som bilag til miljøkonsekvensrapporten. Der foreligger således ikke bagvedliggende rapporter eller andet materiale, som ikke er fremlagt i miljøkonsekvensrapporten.

Klagevejledning
Klage over denne afgørelse kan ske til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du skal dog indledningsvis sende din klage til Metroselskabet. Hvis din klage ikke giver Metroselskabet anledning til at ændre afgørelsen, sender Metroselskabet snarest og som udgangspunkt senest tre uger efter modtagelse af klagen ved Metroselskabet klagen, afgørelsen, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse fra Metroselskabet med bemærkninger til sagen og de i klagen anførte klagepunkter til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Du har også mulighed for at indbringe afgørelsen for domstolene.

Hvis Metroselskabet i øvrigt kan være behjælpeligt, eller du eventuelt har spørgsmål, er du velkommen til at rette henvendelse til selskabet på tlf. 3311 1700 eller E-mail: m@m.dk

Med venlig hilsen

Anne Mette Kristensen

Svar til: Høring 64791 af: Josephine Bøgedal Jensen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
693

INDSENDT AF
Josephine Bøgedal Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
DR

BY
København C

POSTNR.
0999

ADRESSE
Emil Holms Kanal 20

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune,

Se venligst DR's vedhæftede høringssvar.

Med venlig hilsen,

Josephine Bøgedal Jensen, DR

MATERIALE:
drs hoeringssvar vedr. miljoekonsekvensrapport for m5.pdf

Københavns Kommune

DR

DR Byen
Emil Holms Kanal 20
DK- 0999 København C
dr.dk

26.09. 2024

DR's høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

DR takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med anlægget af en mulig ny metrolinje M5. DR's høringssvar vedrører den sydlige løsning for en ny metrolinje, der går fra København H over Amager til Lynetteholm og videre til Østerport.

Opmærksomhedspunkter for DR
Selvom DR har forståelse for behovet for en ny metrolinje, skaber metroplanerne ved DR Byen dog også en række udfordringer for DR og de mange danskere, der dagligt besøger DR, herunder ikke mindst DR Koncerthuset. Det skyldes, at Københavns Kommune og Metroselskabet planlægger at anlægge en ny metrostation ved DR Byen under en del af DR's nuværende parkeringsareal langs Ørestads Boulevard. Herudover ønsker Metroselskabet at inddrage hovedparten af den nuværende parkeringsplads ved DR Byen til byggeplads i perioden, hvor metrobyggeriet står på.

Metroplanerne ved DR Byen giver overordnet set anledning til fire opmærksomhedspunkter for DR, som DR gerne vil fremhæve:

1. DR's og AP's byggeprojekt på det nuværende parkeringsareal ved DR Byen.
2. Parkeringsbehov i tilknytning til DR Koncerthusets virke og DR i øvrigt.
3. Akustisk påvirkning af DR's og DR Koncerthusets produktioner.
4. Ankomst til DR Byen i byggeperioden for M5.

Nedenfor følger en gennemgang af disse forhold.

Ad. 1. DR's byggeprojekt på det eksisterende parkeringsareal ved DR Byen
DR samarbejder aktuelt med AP Pension (AP) og Cobe Arkitekter (Cobe) om et større byggeprojekt på DR's nuværende parkeringsareal ("Optionsgrunden"), der omfatter opførelsen af en parkeringskælder til brug for gæster, medvirkende og ansatte i DR. Projektet omfatter desuden omkring 30.000 etagekvadratmeter, herunder lejeboliger ejet af AP samt en dagsinstitution og et plejecenter, der vil være ejet af Kommunen, eller almene boliger.

Projektet blev oprindeligt igangsat, da den gældende lokalplan for området ikke tillader terrænparkering, og fordi Kommunen har betinget den dispensation til terrænparkering, som DR pt. har, af at DR fremmer bebyggelsen af grunden. AP's og Cobes projekt blev valgt efter en projektkonkurrence, der blev gennemført i 2021. Efter en grundig evaluering med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen, der blandt andet var repræsenteret ved den daværende stadsarkitekt i Københavns Kommune, blev opgaven i foråret 2022 tildelt AP og Cobe.

Det bemærkes i den forbindelse, at der hos alle parter allerede er brugt meget tid og mange ressourcer på byggeprojektet. For DR har der blandt andet været store udgifter til juridisk og byggeteknisk rådgivning samt honorering af de tilbudsgivende konsortier for deltagelse i udbuddet.

Kommunens og Metroselskabets planer om at opføre en ny metrolinje til Lynetteholmen med etablering af en ny metrostation ved DR Byen – som DR, AP og Cobe først blev gjort bekendte med efter, at DR i foråret 2022 havde tildelt AP og Cobe projektet – skaber en række udfordringer for DR's og AP's projekt, der potentielt indebærer, at projektet ikke kan gennemføres. Det gælder bl.a. mht. den oprindelige tidsplan, ligesom projektet fordyres væsentligt, da parkeringskælderen skal udformes anderledes, når den ligger side om side med en ny metro.

DR, AP og Cobe har igennem længere tid været i dialog med Metroselskabet, Metroselskabets tekniske rådgiver og Kommunen om diverse tilpasninger, der reducerer overlappet mellem metroprojektet ved DR Byen og AP's byggeprojekt mhp. at muliggøre begge projekter. DR og AP har som led i disse drøftelser foretaget en række betydelige tilpasninger i byggeprojektet. Det omfatter bl.a.:

- *Reprojektering af byggeri*: DR og AP har gennemgående reprojekteret byggeriet, så der konstruktionsmæssigt tages højde for metrobyggeriet, og så der gives plads til placering af en metrostation på DR's nuværende parkeringsplads.

  Der er store begrænsninger ift. at bygge ovenpå den potentielle nye metrostation, hvilket begrænser det areal, DR og AP kan bygge på, og indebærer tilpasninger i placeringen af bygningerne over jord. Det medfører et mere kompakt byggeri med mere kondenserede gårdmiljøer og mindre fleksibilitet ift. placeringen af bygningerne.

- *Reduktion af DR's parkeringsanlæg*: DR har åbnet for muligheden for at reducere kælderens størrelse fra ca. 500 til ca. 400 pladser. Det vil reducere snitfladerne mellem DR's og AP's projekt og Metroselskabets projekt betydeligt, men indebærer selvsagt også, at gæster, medvirkende og ansatte i DR vil have færre parkeringspladser til rådighed.

  Herudover vil en mindre parkeringskælder – alt andet lige – gøre byggeperioden af DR's parkeringskælder kortere, hvilket nedbringer risikoen for, at eventuelle forsinkelser i byggeriet af parkeringskælderen utilsigtet påvirker det efterfølgende metrobyggeri. Det kan bidrage til at muliggøre, at begge projekter kan bygges sideløbende.

  Det bemærkes, at de foreløbige tilpasninger til DR's og AP's byggeprojekt har medført en betydelig fordyrelse af projektet, da metrobyggeriet bl.a. stiller større krav til konstruktionen af DR's parkeringskælder.

DR og AP er stadig indstillede på at realisere projektet trods Metrobyggeriets indvirkning, men en række af rammevilkårene er væsentligt ændret som følge af beslutningen om at placere en metrostation på DR's grund.

Det bemærkes, at realiseringen af DR's og AP's byggeprojekt hviler på opfyldelse af forskellige centrale forudsætninger, som involverer både Metroselskabet og Københavns Kommune. Det omfatter bl.a.:

- *Reduktion af DR's parkeringspladser:* DR og AP projekterer med en mindre parkeringskælder end oprindeligt planlagt, da det vil reducere snitfladerne mellem DR's og AP's projekt og Metroselskabets projekt. Dette vil kræve, at Københavns Kommune accepterer en lavere parkeringsnorm for DR's og AP's byggeprojekt.

- *Størrelsen og placeringen af Metroselskabets byggeplads:* Metroselskabet planlægger at etablere midlertidig byggeplads på en stor del af Optionsgrunden i omkring otte år. Størrelsen heraf influerer direkte på mulighederne for at realisere DR og AP's byggeprojekt.

- *Nedlæggelse af rundkørsel på Ørestads Boulevard ved DR's parkeringsplads til fordel for et signalreguleret kryds:* For at tage højde for metrobyggeriet samt en mindre parkeringskælder end oprindeligt planlagt er det nødvendigt at flytte nedkørselsrampen til parkeringskælderen væk fra metrobyggeriet. Det medfører et behov for, at det signalregulerede kryds, der etableres i anlægsfasen ved indkørslen til parkeringspladsen, fortsætter som en permanent løsning i driftsfasen.

- *Håndtering af Københavns Kommunes forkøbsret:* Kommunen har i dag en forkøbsret til det areal, DR's nuværende parkeringspladser er placeret på. Forkøbsretten komplicerer efter DR's opfattelse DR's og AP's byggeprojekt, og DR håber, at der kan findes en pragmatisk løsning herpå.

Det er derfor afgørende, at såvel Metroselskabet som Københavns Kommune er indstillet på at finde løsninger, der muliggør begge projekter.

For DR er det helt afgørende at få håndteret parkeringsbehovet til Koncerthuset forud for et metrobyggeri. Herved undgås en situation, hvor Koncerthuset under et metrobyggeri, dvs. potentielt i op til otte år, vil skulle klare sig med begrænset parkeringskapacitet med de omfattende negative konsekvenser, dette vil have for Koncerthuset og det musiktilbud, som DR kan tilbyde danskerne.

Metrobyggeriet kan i værste fald indebære, at DR's og AP's byggeprojekt ikke kan realiseres. Det vil betyde, at AP's byggeri over jorden med lejeboliger og offentlige institutioner til gavn for Københavns Kommunes borgere ikke vil kunne realiseres.

Herudover vil metrobyggeriet – uden en allerede etableret parkeringskælder – indebære, at hovedparten af DR's parkeringspladser inddrages i anlægsperioden, dvs. i op til otte år, hvilket betyder, at DR formentlig ikke vil være i stand til at tiltrække de gæster, som er nødvendige for at opretholde Koncerthusets nuværende drift. Det vil indebære en betydelig omsætningsnedgang for Koncerthuset med det resultat, at aktivitetsniveauet med DR's egne kor og ensembler og udefrakommende kunstnere må nedjusteres. Det vil få betydelige negative konsekvenser for det musiktilbud, DR kan tilbyde danskerne, *jf. punkt Ad. 2 nedenfor*.

DR forudsætter, at DR kompenseres fuldt ud for de negative økonomiske implikationer, der måtte følge af metroplanerne, herunder den fordyrelse af DR's byggeri, som metroplanerne indebærer, værdien af den grund, hvor en ny metrostation placeres, og de afledte negative konsekvenser for Koncerthusets drift, såfremt DR under et metrobyggeri ikke har tilstrækkelig adgang til parkeringspladser, økonomiske omkostninger som følge af støj fra metrobyggeri mv.

I fald DR's og AP's byggeprojekt ikke kan gennemføres, skønner DR, at det økonomiske tab for DR samlet kan opgøres til et trecifret millionbeløb, jf. også DR's høringssvar af 28. oktober 2022 ifm. Kommunens idefasehøring samme efterår.

Ad. 2. Parkeringsbehov i tilknytning til Koncerthusets virke og DR Byen i øvrigt
DR's kerneopgave er at understøtte demokratiet, bidrage til dansk kultur og styrke fællesskaber i Danmark. For at DR kan løse sin public service-opgave er det afgørende, at der er tilstrækkeligt med parkeringspladser til rådighed ved DR Byen. Det gælder for DR's gæster til arrangementer og koncerter i Koncerthuset, medvirkende i DR's tv- og radioprogrammer, leverandører og ansatte i DR.

Metroselskabets byggeplads omfatter som nævnt det meste af den nuværende parkeringsplads ved DR Byen. Det betyder, at ca. 230 af de nuværende parkeringspladser (som også fremgår af miljøkonsekvensrapporten) vil blive nedlagt i anlægsperioden, hvis DR's parkeringskælder ikke etableres, inden metrobyggeriet igangsættes. Det indebærer således, at DR kun vil have omkring 280 pladser til rådighed i den ca. otteårige byggeperiode.

Mens gæster fra København og omegn formentlig benytter sig af offentlig transport til DR Koncerthuset og DR i øvrigt, er ældre gæster og gæster fra resten af Danmark efter DR's vurdering afhængige af at kunne transportere sig i egen bil og forventer at have et sted at parkere. DR Koncerthuset har en stor kundebase på hele Sjælland og tiltrækker også gæster fra resten af landet. Hvis DR ikke længere har tilstrækkeligt med parkeringspladser, vil særligt denne kundegruppe have forringede adgangsmuligheder og dermed forringet adgang til DR's musiktilbud.

Det vil have en række negative konsekvenser for DR Koncerthuset og DR i øvrigt:

- *Omsætningsnedgang for DR Koncerthuset:* DR vil formentlig ikke kunne tiltrække de gæster, som er nødvendige for at opretholde DR Koncerthusets nuværende drift, hvilket kan få betydelige økonomiske konsekvenser for DR.

  DR Koncerthuset omsætter årligt for ca. 100 mio. kr. Metroselskabets planer for DR's parkeringsareal må forventes at medføre en betydelig omsætningsnedgang, da DR Koncerthuset med stor sandsynlighed vil blive fravalgt som venue for både koncerter og konferencer.

- *Forringelse af DR's kultur- og musiktilbud:* En omsætningsnedgang kan betyde, at DR Koncerthuset må nedjustere både antallet af public service-arrangementer og kvaliteten af disse for at nedbringe udgifterne tilsvarende. Dette vil få en række negative konsekvenser for det kultur- og musiktilbud, som DR kan tilbyde danskerne. Den reducerede økonomi vil således betyde, at DR's kor og ensembler ikke kan gennemføre det ønskede antal arrangementer eller i øvrigt opretholde det høje kunstneriske niveau i deres musikalske aktiviteter.

  Det indebærer, at DR ikke i samme grad som tidligere vil kunne leve op til sine forpligtelser overfor Kulturministeriet iht. DR's public service-kontrakt, idet aktivitetsniveauet med DR's egne kor og ensembler samt udefrakommende kunstnere i Koncerthuset vil blive reduceret.

- *Forringelse af DR Koncerthusets position i markedet:* Hvis DR ikke længere har tilstrækkelige parkeringsforhold, vil det forringe DR Koncerthusets konkurrenceevne og markedsværdi i forhold til de primære partnere og leverandører i markedet. Det

må forventes, at de store agenter, bureauer og samarbejdspartnere i højere grad vælger alternative venues til deres artister.

- *Forringelse af DR's øvrige public service-tilbud:* En stor del af indtægterne fra Koncerthuset bidrager til finansiering af DR's public service-virksomhed. Hvis der er en nedgang i DR Koncerthusets omsætning, vil det således også påvirke DR's øvrige public service-tilbud. Årligt bidrager koncerter med DR's ensembler med publikumsindtægter på ca. 50 mio. kr. til finansiering af DR's public service-virksomhed. Såfremt denne indtægt falder, vil det have direkte betydning for DR's programbudget og dermed det indhold, som DR udkommer med til danskerne.

- *Nedgang i parkeringsindtægter:* DR vil gå glip af en væsentlig årlig parkeringsindtægt i de omkring otte år, hvor metrobyggeriet står på.

Hvis DR's parkeringskælder ikke etableres, inden metrobyggeriet igangsættes, vil det med andre ord påføre DR et økonomisk tab og forringe DR's public service-tilbud til danskerne.

Ad. 3. Akustisk påvirkning af DR's og Koncerthusets produktioner
DR Koncerthuset producerer dagligt musikoptagelser i høj kvalitet, ligesom der i DR's øvrige studier dagligt pågår optagelser, som ikke tåler støj. I DR's studier produceres store dramaserier, tv-programmer, radio mv. I DR Koncerthuset gennemføres prøver, koncerter og indspilninger med nogle af verdens førende musikere. Da Koncerthuset og DR's øvrige studier ligger umiddelbart op til den planlagte byggeplads, er der behov for en særlig opmærksomhed på lavfrekvent støj (vibration) fra bor- og tunnelarbejde.

Der er i miljøkonsekvensrapporten for Metro M5 gennemført en vurdering af omfanget af støj, som M5 forventes at medføre. Anlægsarbejdet vil medføre støj omkring byggepladsen ved DR Byen i en flerårig periode. Som det fremgår af rapporten, vil der ikke være konstant høj støjbelastning gennem hele anlægsperioden, men der vil være perioder med betydelig støjbelastning på over 70 dB(A). Det betyder, at DR vil kunne blive påvirket af støj, der ligger udover de gældende grænser.

De høje støjniveauer er væsentlige i relation til DR's produktioner, da det vil være afgørende for, om en optagelse eller indspilning kan gennemføres upåvirket eller ej. Det økonomiske tab ved afbrydelsen af planlagte optagelser og indspilninger som følge af støj kan være betydelig. Afbrydelsen af en indspilning med DR Symfoniorkestret vil fx svare til et tab på 0,3-0,5 mio. kr. pr. dag – alt efter produktionens karakter.

Hertil skal det bemærkes, at der i DR typisk foregår flere lydfølsomme produktioner sideløbende med hinanden. Èn dags afbrydelse af planlagte produktioner og indspilninger som følge af støj kan således overstige det ovennævnte tab.

Ad. 4. Ankomst til DR Byen i byggeperioden for M5
DR er Danmarks største kultur- og medieinstitution. Flere tusinder besøger dagligt DR, herunder gæster til arrangementer og koncerter i DR Koncerthuset, medvirkende i DR's tv-og radioprogrammer, leverandører og ansatte i DR.

I miljøkonsekvensrapporten for M5 er den foreløbige afgrænsning af byggepladsen ved DR Byen skitseret. Metroselskabet planlægger at inddrage hovedparten af DR's nuværende parkeringsplads samt to ekstra arbejdsarealer foran DR Byen, som vil blive brugt til oplag, skurvogne mv. Det betyder, at hovedparten af arealerne omkring DR Byen vil blive inddraget som byggeplads i den ca. otteårige byggeperiode.

I dag er de to påtænkte arbejdsarealer foran DR Byen en del af det samlede ankomstrum for DR's gæster, medvirkende og ansatte, når de ankommer med metro, bus eller i bil til DR Byen. Byggeriet af den nye metrostation indebærer, at ankomsten til DR Koncerthuset og DR i øvrigt vil forringes betydeligt i den årrække, hvor metrobyggeriet står på. Det kan betyde, at DR ikke længere vil være et attraktivt venue for koncerter og konferencer, og derfor ikke vil kunne tiltrække det antal gæster, som er nødvendige for at opretholde DR Koncerthusets nuværende drift.

Herudover er der i miljøkonsekvensrapporten gennemført en vurdering af de trafikale virkninger i anlægsfasen, da anlægget af M5 selvsagt vil generere en øget trafik, herunder tung lastbiltrafik til transport af jord, affald og byggematerialer. Lastbilturene vil være fordelt hen over anlægsperioden, der forventeligt strækker sig over otte år. I den forbindelse har DR noteret, at der i de travleste anlægsperioder vil være tale om en lastbiltrafik på 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3.-4. minut.

Hertil fremgår det, at nogle af anlægsfaserne vil pågå i døgndrift, og at det ikke på forhånd kan siges, hvornår på døgnet, der vil forekomme intensiv lastbiltrafik. Det betyder, at det kan være sammenfaldende med de generelle spidstimer i trafikken om morgenen og om eftermiddagen, eller når gæster ankommer til eller forlader koncerter og konferencer i DR Koncerthuset.

Det bemærkes, at der gennemføres ca. 300-350 arrangementer i DR's Koncerthus hvert år, herunder arrangementer i Koncerthusets store koncertsal, der har plads til 1.800 gæster. Hertil afholdes der i Koncerthuset ca. 20 konferencer årligt med mellem 250 og op til 1.000 deltagere. Der vil derfor være spidstidspunkter i trafikken til og fra DR's parkeringsplads, når gæster ankommer til og forlader DR Koncerthuset.

Den tunge lastbiltrafik i anlægsperioden af M5 er et opmærksomhedspunkt for DR, da den kan kollidere med spidstidspunkter i trafikken for gæster til og fra DR Koncerthuset og dermed have en stor trafikal påvirkning. DR appellerer til, at lastbiltrafikken koordineres med DR, så den trafikale påvirkning bliver så begrænset som mulig.

Opsummering
DR håber, at Københavns Kommune og Metroselskabet vil udvise forståelse for den særlige position, som DR Koncerthuset indtager i dansk kulturliv og for de vidtrækkende konsekvenser, som metrobyggeriet medfører for DR Koncerthuset og DR's public service-tilbud til danskerne. DR medvirker gerne til at finde løsninger, der både tilgodeser Københavns Kommunes ønsker og sikrer en tilstrækkelig parkeringskapacitet ved DR Byen.

DR og AP's byggeprojekt hviler som nævnt på forskellige forudsætninger, der forudsætter Kommunens og Metroselskabets konstruktive medvirken, og som, i fald de ikke indfris, kan indebære, at DR's og AP's byggeprojekt ikke kan realiseres.

Såfremt der træffes en endelig beslutning om etableringen af den sydlige løsning for en ny metrolinje, skal DR fuldt ud kompenseres for alle de negative økonomiske implikationer, der følger af bl.a. den lange byggeperiode, støjen fra byggepladsen samt grundens værditab mv.

For at mindske disse implikationer vil DR derfor også bede om, at der i den videre planlægning af metrobyggeriet tages hensyn til DR's mulighed for at gennemføre sine mange aktiviteter, herunder koncerter, optagelser og prøver, og at DR inddrages i dette planlægningsarbejde så tidligt som muligt.

DR står selvfølgelig til rådighed ved behov for nærmere uddybninger eller spørgsmål til det anførte i DR's høringssvar.

Med venlig hilsen

Maria Rørbye Rønn
Generaldirektør

Svar til: Høring 64791 af: Jakob Svane

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
692

INDSENDT AF
Jakob Svane

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Asfaltindustrien

BY
Ballerup

POSTNR.
2750

ADRESSE
Lautrupvang 2

HØRINGSSVAR

Asfaltindustrien har en række bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for M5.

Metrobyggeri er i sagens natur ikke et kerneemne for Asfaltindustrien og ikke noget vi som brancheorganisation normalt ville have en holdning til.

Asfaltindustriens medlemmer – og dermed forsyningen af asfalt til vedligeholdelsen af vejene i de danske kommuner, herunder Københavns Kommune - er imidlertid dybt afhængige af forsyningen af råstoffer via havneinfrastrukturen i Danmark. Prøvestenen er af afgørende betydning for råstofforsyningen til hovedstadsområdet, herunder flere asfaltværker.

Derfor har Asfaltindustrien tidligere udtrykt bekymring over planerne om at placere M5's kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen.

Vi vil dog gerne kvittere for og anerkende viljen hos Københavns Kommune og Metroselskabet til at finde løsninger.

Den ny placering af KVC på Prøvestenen, som anført i miljøkonsekvensrapporten (figur 4.45), er således langt mindre indgribende over for Prøvestenens areal og virksomheder, end den tidligere, foreslåede placering (figur 4.93).

KVC vil dog fortsat lægge beslag på mere end 50.000 m2 erhvervsareal på Prøvestenen. Ekspropriationen af virksomhederne, som er beliggende på dette areal, vil medføre en øget transportbelastning, herunder øget CO2-udledning. Dette forhold burde have været beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

Ikke mindst, da rapporten anfører at M5 i driftsfasen vil få en årlig udledning på mellem ca. 1.000 og 2.400 ton CO2e årligt. NIRAS' rapport "Betydningen af virksomhederne i Tørbulkområdet på Prøvestenen" (2023) beregnede en effekt ved fraflytning af blot fire virksomheder fra Prøvestenen til

2.200 ton CO_2e årligt som følger af forøget transport. Det viser, at det ud fra et klimamæssigt perspektiv ikke er ligegyldigt, om virksomhederne fraflytter.

En løsning på dette kunne være at etablere et – evt. midlertidigt – erstatningsareal i Prøvestenskanalen, nord for Prøvestensbroen. Dette kan mindske den øgede transport, og vil også være en bedre behandling af virksomhederne, samt en sikring af den fremtidige råstofforsyning af hovedstadsområdet.

Ikke mindst, da KVC jo ikke er det eneste anlæg, som vil lægge beslag på dele af Prøvestenens areal, og de kumulative effekter heraf er fortsat stærkt bekymrende for forsyningssikkerheden. Erstatningsareal er end ikke nævnt som en mulig afværgeforanstaltning i kapitel 18.6.

Det bemærkes i den forbindelse, at Trafikstyrelsens afgrænsningsnotat anfører at miljøkonsekvensrapporten skal behandle "den miljømæssige påvirkning som følge af emissioner og kumulative effekter på grund af Østlig Ringvej og jordforureningen på Prøvestenen (afgrænsningsnotatets kapitel 4.3, 6.4 og 6.5)". Det kan diskuteres, om dette forhold er udført tilstrækkeligt i miljøkonsekvensrapporten.

Det bør også sikres, at stormflodssikringsvolden i praksis ikke kommer til at optage mere areal end anført på figur 4.45. Ikke mindst på den nordlige side af KVC, da et større arealforbrug end anført både vil få konsekvenser for de berørte virksomheder og de interne køreveje og andre tekniske anlæg på Prøvestenen, hvilket kan medføre relativt store økonomiske og klimamæssige omkostninger at omlægge.

Endvidere bør det sikres, at der konstant er vejadgang til og fra Prøvestenen i anlægsfasen. Dette forhold er helt afgørende for både råstofforsyningen og leverancer af beton, asfalt mv. til det øvrige København.

Hvis disse forhold inddrages i det videre projekt, kan Asfaltindustrien give M5 sin fulde opbakning.

Med venlig hilsen

Jakob Svane

Direktør

Asfaltindustrien

Svar til: Høring 64791 af: Jan Pedersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
691

INDSENDT AF
Jan Pedersen

BY
Nr. alslev

POSTNR.
4840

ADRESSE
Farnæsvej 8

HØRINGSSVAR

som besøgende på reffen og især Magretheholm havn tilslutter jeg mig høringssvar nr 666

Refshaleøen er et blomstrende kulturelt og grønt åndehul midt i København. I midten af dette åndehul ligger en af Danmark største lystbådehavne.

Det burde være åbenlyst, at beholde og udvikle dette område som kulturinstitution, ikke fylde det halvt op med jord, bygge skæmmende højbaner tværs igennem, eller lukke sejlbådene inde bag broer.

Uagtet, at der endnu ikke ligger endelige godkendelser på byggeplanerne for Lynetteholmen, og man derfor kunne spørge sig selv, hvorfor en metrobeslutning skal hastes igennem allerede nu, så er det ubegribeligt, hvorfor By & Havn, Metroselskabet og Københavns Kommune ikke snart begynder at se området og havnen som en attraktion til bevarelse og udvikling fremfor afvikling.

Det var derfor en glædelig nyhed, at partierne bag budget aftalen for København 2025, vil undersøge muligheden for at grave en ny kanal mellem krudtløbet og Margretheholm Havn:
https://www.magasinetkbh.dk/indhold/ny-kanal-pa-vej-syd-refshaleoen?fbclid=IwY2xjawFhTWBleHRuA2FlbQIxMQABHQTVUHGSR2CtrXuc2vEZ0hubgFWNTKGxpyQz-JGvB5tVI1nyOgyGhhBKwA_aem_bVaK2tjSGSsf20_hQvdgWw

Det kunne netop være første spadestik til at integrere Margrethehoim i et nyt blåt byrum til gavn og glæde - ikke alene for de eksisterende beboere og besøgende i området, men også - og ikke mindst - for de mange planlagte beboere på Lynettehoimen.

Med det blik på, så er det faktisk næsten gratis, at skabe Københavns - eller måske Danmarks - største marina et stenkast fra Kongens Nytorv. En marina, der allerede har aktivitet året rundt med fællesskab, historie og kulturhistorie. En marina der allerede har etableret sejlerskole for både børn og voksne, dykkerklub, værft, restaurant og klubhuse. En marina der allerede i dag tiltrækker mange sejlende turister, men som har potentiale til langt mere. En marina, der kunne blive et både kulturelt og vandsportsligt mødested for langt flere end det er i dag.

Man kan altid bygge en havn. Men at fylde den med liv og aktivitet er ubetaleligt.

Så derfor:
- Selvfølgelig skal en kommende metro føres under jorden
- Selvfølgelig skal der graves en kanal til krudtløbet
- Selvfølgelig skal Margretheholms Havn både udvides og fornyes

Og selvfølgelig skal det ske med respekt for havnens historie og eksisterende fællesskab.

Grib den dog.

Få nyt om høringer

Abonnér

Svar til: Høring 64791 af: Laura Olsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
690

INDSENDT AF
Laura Olsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rued Langgaards Vej 25

HØRINGSSVAR

Et oplagt alternativ til ruten fra Bryggebroen og til DR Byen er at lade den gå fra til det nordlige Islands Brygge og videre til Islands Brygge station, hvor KUA og en mængde større arbejdspladser som Deloitte, KL og HK er placeret. Således bliver fælleden og det i forvejen højt belastede knudepunkt ved Frøsiloen upåvirket.

Svar til: Høring 64791 af: Dorte berg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
689

INDSENDT AF
Dorte berg

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72, 3 Th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. metro som tunnelløsning.

Vi er en familie på 3 som bor på Margretheholm, og det har vi gjort det i 6 år. For os giver det livskvalitet, at vi har natur, sammenhold, plads til aktivitet og fysisk udfoldelse blandt meget andet for både vores søn på 9 år og os. Margretheholmen var et godt alternativt til at flytte ud af byen da vi skulle købe bolig, og blev en familie. Et sted vi skulle slå os ned og bo i mange år. Det har vi ikke fortrudt. Skulle det ende med en metro over jorden, er vi ikke sikre mere. Og så ender det med en bolig udenfor byen alligevel. Det har vi ikke lyst til.

Når man færdes i vores område er det tydeligt at det ikke kun bliver brugt af os der bor på Margretheholm, men også københavnere fra hele byen. Her summer af liv, og Margretheholms grønne og rekreative områder bliver brugt og nydt af mange.

Dertil kommer at en højbaneløsning harmoneret dårligt med Københavns kommunes priotering i forhold til grønne områder og ønsket om at børnefamilier skal blive boende i Københavns kommune.

København skal udvikles og en metro er ikke en dårlig ide, men den skal under jorden.

Mvh. Dorte Berg

Svar til: Høring 64791 af: Rune Jacobsen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
688

INDSENDT AF
Rune Jacobsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade 3

HØRINGSSVAR

At etablere metrolinjen M5 på dæmning og højbane, i stedet for som boret tunnel, har kun én eneste fordel:

Det koster færre penge.

Til gengæld er listen over negative konsekvenser ved terrænløsningerne ekstremt tungtvejende:

- Væsentlige gener i anlægsfasen.
- Væsentlige gener i driftsfasen.
- Ødelæggelse af industrikulturarvsmiljøet på Refshaleøen.
- Forringelse af mulighederne for sammenhængende byudvikling på Refshaleøen.
- Opfyldning af Margretheholm Havn.
- Nedlæggelse og opdeling af friarealer og grønne områder ved Margretheholm
- Nedlæggelse af Københavns Gokart Bane.
- Barriereeffekter og usammenhængende bymiljøer langs hele dæmnings- og højbanestrækningen.

Det er i øvrigt almindeligt kendt i anlægsbranchen, at argumentet om, at én anlægsmetode udleder mindre CO_2 end en anden metode gør, som oftest bruges som et belejligt og kontekstisoleret argument for at gennemføre økonomiske besparelser.

Husk i den forbindelse på, at både den økonomiske og den klimarelaterede besparelse skal fordeles over metroanlæggets lange levetid, og at ulemperne ved terrænløsningerne *ikke* nedskrives årligt.

Med andre ord: Hvis Metroselskabet bygger et ar i byen nu, for at opnå en kortsigtet besparelse, så skal københavnerne leve med fejltagelsen for evigt, for den kan aldrig gøres om. Prøv at spørge folk i Sundby, om de tit går ud på fælleden, eller om folk i Tårnby er glade for støjskærmene i deres baghaver og russervinduerne? Tænk, hvilken by og hvilket liv man kunne have haft, hvis M1 og M2 ikke var blevet anlagt på dæmning og i terræn.

Metroen er fantastisk for København – men kun, hvis den bliver bygget rigtigt.

Hvis metroen bliver bygget forkert, så ødelægger den byen, den skulle forbedre.

Så: M5 skal etableres underjordisk.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Agerskov/Liselotte Tvede

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
687

INDSENDT AF
Søren Agerskov/Liselotte Tvede

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Strandvejen 18, 2.tv.

HØRINGSSVAR

Hermed skal vi anbefale, at linieføringen for Metrolinie M5 til Lynetteholmen udføres som tunnel hele vejen, idet denne løsning vil være mere miljøvenlig og giver en bedre udnyttelse af jordarealerne end en højbaneløsning.

Ved en tunnelløsning bevarer man Margretheholmens lystbådehavn, der er en af landets allerstørste. Den udgør allerede nu et rekreativt område så at sige lige uden for døren i det nye boligområde. En højbane vil ødelægge halvdelen af havnens område og dermed fjerne en del af den rekreative værdi ved Lynetteholmen.

En højbane vil medføre etableringen af områder, der på grund af støj, naboskab til boliger m.v. skal friholdes for anden bebyggelse. Dermed indskrænkes det areal, der kan indvindes til boliger og andre nytteformål.

Ved at anlægge Metrolinie M5 underjordisk nedbringes miljøbelastningen ganske betragteligt, og det bliver muligt at udlægge langt større områder af Lynetteholmen til boliger, hvilket igen giver en langt bedre udnyttelse af området.

Selvom en underjordisk linieføring er dyrere at anlægge end en højbane, er dette udelukkende tilfældet set fra en kortsigtet betragtning. Ved at anlægge linien underjordisk kan en langt større del af området bebygges. Desuden kan omkostningern reduceres, hvis man allerede nu indtænker Metroen ved opfyldningen af Øresund, ved at der allerede nu udføres de nødvendige tunnelarbejder, uden at det senere er nødvendigt at skulle foretage boring eller udgravning til banen.

Svar til: Høring 64791 af: Djawed Kimouche

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
686

INDSENDT AF
Djawed Kimouche

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sundbyøster Skole

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Smyrnavej 5-7

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune
Jeg skriver på vegne af eleverne i **endnu** en 6. klasse på Sundbyøster Skole. Nedenstående er, hvad de har skrevet ang. et metrobyggeri ved Sundbyøster Plads og legepladsen.

Hej

Jeg syntes at det er en dårlig ide at bygge en metro på sundbyøsterplads. Det er en dårlig ide fordi alle på sundbyøsterskole kommer ikke til at kunne koncentrere sig i timerne, på grund af larmen. Os børn kommer heller ikke til at kunne lege på isbjørne legepladsen. Og jeg forstår bare heller ikke hvorfor i lige har gjort Sundbyøsterplads så pæn, og så ødelægger i den bare lige efter for at bygge en metro, hvorfor kan i ikke bare være glade for at der er en bus. Jeg håber bare heller ikke at i ødelægger den natur der er på isbjørne legepladsen, der er bare så mange børn der godt kan lide at lege der. For eksempel den nye gynge der kom op at hænge for ikke så lang tid siden. Der er bare også så mange der har gode minder og har leget på isbjørne legepladsen siden de var helt små. Det bliver også meget besværligt at komme hen til bussen når der er afspærring især for barnevogne, man er jo nødt til at gå hele vejen rundt om Rema 1000. Det bliver også svært for dem der kommer fra den anden side af Amagerbrogade.

Men tak for at jeg fik chancen for at kunne skrive til jer

Venlig hilsen Rigmor 6.V

Kære kommune

Jeg synes, det er noget lort, at I vil bygge en metrostation i stedet for vores legepladsen der er alt for mange minder og der er flere af os der elsker isbjørnelegepladsen, det havde også været synd for alle skoleeleverne, da de skal høre på larmen, det er også dumt at lave den, når der er en busstation lige

ved siden af.

Kære KBH-kommune

Jeg forstår ikke hvorfor i vil fjerne isbjørnelegepladsen, der er så mange børn der har gode minder på den legeplads så jeg håber I vil tænke over, hvad der vil ske, hvis i fjerner den gode legeplads. Jeg syntes også det er en dårlig ide for de klasser der ligger lige ud til den kommende byggeplads, og er det ikke også lidt dumt at ødelægge den helt nye plads.

Hej

jeg vil gerne dele min mening om jeres ide om at bygge en metro. På sundbyøsterplads jeg syntes at det er fint i gerne vil bygge den der, men det gøre det meget svære for os alle i undervisningen. Jeg tror de fleste på skolen vil forsætte med at bruge den samme legeplads, nu når vi har haft den i rigtig lang tid. Der er mange minder og mange børn der bruger legepladsen, og jeg tror heller ikke de folk der bor i nærheden er særlig glade for alt den støj der kommer til at være der. Der er allerede et bus stop sted og nu vil i gerne bygge en metro, jeg syntes at det ville være synd for alle børnene og jeg håber i kunne få tid til at læse min klage.

Venlige hilsen en elev fra 6.v

Kærer KBH kommune

Jeg synes ikke at i skal bygge på den legeplads, hvor jeg har rigtigt mange minder,

Jeg skal have en lille bror hvor jeg synes at han skal lege,

Der er også mange dyr der bor på isbjørne legepladsen der dør, hvis i bygger der,

Jeg synes bare, det er en dårlig ide, men det bestemmer i 100 procent.

Hej

Jeg går på suø og vil hade hvis mit sidste år på skolen bliver dårlig fordi det larmer. Det er så tæt på 2 skoler og vil gøre ingen glade og vil også ødelægge et sted som alle brug lige meget alder. jeg tror ikke at vi har brug for den lige der. jeg tror at det er noget lort at i skal larme for alle som går på skolen nu. det tag alt for meget tid at bygge en metrolinje i kan gøre det et sted hvor det ikke gør noget til flere skoler. jeg synes, at hvis i vælger at gøre det, skal det ikke være inde for skoletiderne så vi kan få et sted uden larm i flere år det vil også være slemt for Lidl og derfor siger vi nej.

Svar til: Høring 64791 af: Michel Müller

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
685

INDSENDT AF
Michel Müller

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Lauritz Sørensens Vej 25

HØRINGSSVAR
Min oplevelse er at Margretheholms Havn udgør et godt udgangspunkt for sejlads. Ventelisten til bådplads taler sit eget sprog. Plads til alle der venter ville være en havn som kunne være en halv gange større. Det er et sted som fungerer socialt, både for kernegruppen af bådejere, men også besøgende og det er åbent overfor sine omgivelser. Et særkende for havnen er den grønne signatur med alleen i nord langs Refshalevej, den grønne vestende og træerne mod syd ved boligerne. Få havne har noget tilsvarende, det giver mange gæsteanløb og havnen ligger godt i forhold til besøg i København. Brugerne har let ved at komme frem, også med havnebus eller bus fra Christanshavn. Løsningen for en Metro til det nye byområde, Refshaleøen og Lynetteholm SKAL være en tunnel under boligblokkene og det fredede anlæg Quintus og havneområdet. En driftsikker Metro ligger naturligvis under jorden. Ingen beboere er interesseret i fremtidige 20-, 50- eller 100-årshændelser med sne og blæst hvor man ikke kan komme til og fra sin bolig fordi metroen, som vi kender det i dag, aflyses og alene kører i tunnel-systemet. Dels kan havnen bevare de nuværende bådpladser, det være sig på land og i vandet. Dels kan beboerne bevare de omgivelser de købte bolig i. Og de fremtidige beboere på Refshaleøen og Lynetteholmen får muligheden for sejlsport i deres nærhed. Der er 2 kvaliteter som skal fremhæves. Her er ro fra byens larm og her er lysforhold som gør at beboerne syd for havnen og sejlerne kan opleve en stjernehimmel uden lysforurening fra byen. På Møn bryster man sig over mørket, i Hovedstaden skal man finde det som en del af arkitekturen I byggerier som Solbjerg Have på Frederiksberg eller Herstedvesters gårdhaver: Resultatet af dette: ro og natur. Som nabo til den "åbne" metro Vanløse-Fasanvej kender jeg støjniveauet. Margretheholmshavn og de nuværende og fremtidige boliger har ingen interesse i støjen fra de kørende tog hverken fra en åben banegrav eller højbane. Her passer flimrende lys fra tog i højbane og højttaler-udkald ikke ind. Ingen i miljøet er interesserede i at pege dem ud som ikke længere har en bådplads, som ekskluderes når en banelinie dukker op i vores havnebassin, eller i lav højde føres henover vores havnebassin. Det vil betyde at de mange bådpladser på de vestlige bådebroer fjernes eller kun kan anløbes af små fartøjer der kan komme under konstruktionen. Når Refshaleøens Ejendomsselskab holder værksteds møder fremhæves en række dogmer som skal sætte rammen for udvikling af Refshaleøen. "Med respekt for den eksisterende kultur og en videreførsel af de bedste ting fra Københavns bydele" siger man. Lystbådehavnen indgik i prospekter for de eksisterende boligbyggerier, jeg vil mene at havnen fortsat er Københavns oprindelse og fremtid. Havnen er opstået på stedet, der er ingen grund til at tvinge den ud af sit eget bassin med dæmning eller bro. Med andre ord. Man er vante til mange mennesker i området, tænk Reffen og diverse festivals. Men hold venligst trafikken under jorden så både boliger

og havn fortsat trives.

Svar til: Høring 64791 af: Lone Jeppesen/Philipp A. Ostrowicz

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
684

INDSENDT AF
Lone Jeppesen/Philipp A. Ostrowicz

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 11 st

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedr. M5

De gamle villaer i kvarteret (Rialtovej, Sixtusvej og Luganovej) er bygget i en tid, hvor fundamenter og bygningsmaterialer ikke var forberedt på moderne infrastrukturelle udfordringer som en metro. Husene har utidssvarende fundamenter og er ofte opført med fuldmurede vægge, hvilket gør dem særligt sårbare over for svingninger og vibrationer fra metroen, som vil ligge i kun 8-15 meters dybde. Erfaringerne fra andre villakvarterer, såsom Olufsvej på Østerbro, viser tydeligt, at metrobyggeri kan medføre store problemer. Der er her opstået sagsanlæg grundet sætningsskader og revner i husene, og nogle af skaderne er blevet tilskrevet dræningsarbejde eller selve graveprocessen. Disse problemer er opstået som følge af både gravearbejdet og sænkning af grundvandet. Kommunen kan tage ved lære af disse erfaringer, og det er uforståeligt, hvorfor man vil gentage en rute, der allerede har vist sig problematisk i et lignende kvarter. Der bør foretages grundige undersøgelser af, hvor mange ejendomme, der vil blive påvirket af støj og vibrationer på den foreslåede rute gennem Rialtovej, Sixtusvej og Luganovej, og det er afgørende at vælge en løsning, som er til mindst gene for flest mulige borgere.

Et oplagt alternativ er at flytte metroen til at gå under Bredegrund og parken ved den gamle Sundbyøster kirkegård. Her er der langt færre boliger og ejendomme, og det vil derfor være en mindre forstyrrende løsning for områdets beboere. En forskydning af ruten mod øst kunne reducere antallet af påvirkede ejendomme med op til 20%, og det ville mindske risikoen for skader på gamle bygninger. Det bør undersøges, om denne løsning kan realiseres, da den ville skåne flere beboere og sikre, at færre huse udsættes for de potentielle skader og gener, som metroen

kan medføre.

Mvh
Lone Jeppesen og Philipp A. Ostrowicz

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Bo Hansen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
683

INDSENDT AF
Henrik Bo Hansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Grundejerforeningen Artillerivej Syd

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
v. DEAS Bellidavej 20

HØRINGSSVAR

På vegne af Grundejerforeningen Artillerivej Syd indsender jeg hermed høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for Metrolinje M5, specifikt i relation til stationen ved Bryggebroen.

MATERIALE:
gas hoeringssvar m5 metro.pdf

Grundejerforeningen
Artillerivej Syd

Islands Brygge 26. september 2024

Høringssvar vedrørende Metro M5 (Station v. Bryggebroen) fra Grundejerforeningen Artillerivej Syd

På vegne af Grundejerforeningen Artillerivej Syd, placeret på Islands Brygge Syd, som repræsenterer knap 2000 boliger og over 4000 københavnere, vil jeg gerne udtrykke vores generelle opbakning til etableringen af den kommende metrolinje M5 og placeringen af metrostationen ved Axel Heides Gade/Islands Brygge. Denne station vil ligge ca. 650 meter nord for vores område og vil markant forbedre vores tilknytning til den kollektive transport.

Bedre kollektiv trafik til området

I dag er vores område præget af ringe dækning med kollektiv trafik, hvor lavfrekvente busser og en lige så sjældent sejlende havnebus udgør de eneste alternativer. Derfor ser vi meget positivt på den kommende metrostation, der vil opfylde tidligere løfter om at gøre vores område stationsnært, som det blev fremlagt i byudviklingsplanerne for denne zone.

Foreningen ser frem til de mange fordele, som metrostationen vil bringe med sig, især den markante forbedring af den kollektive transportinfrastruktur. Den nye station vil gøre det nemmere og hurtigere for både beboere og besøgende at komme rundt i byen og vil bidrage til en grønnere, mere bæredygtig og effektiv kollektiv transportløsning for hele København.

Trafikpåvirkning af området.

Vi har dog noteret os, at der er planer om midlertidige lukning af Islands Brygge (vej) i dele af anlægsperioden. Dette kan føre til øget trafik gennem vores område, og derfor ønsker vi, at der i planlægningsprocessen tages højde for trafikafvikling og trafiksikkerhed i de omkringliggende områder.

Det er vigtigt, at der ikke kun fokuseres på de direkte naboer til byggepladsen, men også på, hvordan trafikken vil påvirke områder som vores, der ligger lidt længere væk, men som stadig kan blive belastet under anlægsarbejdet.

Samlet set støtter vi projektet og ser frem til de langsigtede fordele, som det vil bringe med sig for både kollektiv transport og byudvikling for københavnerne i vores område.

Med venlig hilsen

Henrik Bo Hansen
Formand

Grundejerforeningen
Artillerivej Syd

Svar til: Høring 64791 af: Bo Sandberg, fmd.

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
682

INDSENDT AF
Bo Sandberg, fmd.

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavnertunnelgruppen

BY
Kbh K

POSTNR.
1215

ADRESSE
Slotsholmsgade 1

HØRINGSSVAR

Københavnertunnelgruppen blev dannet i 2005 og siden da har vi arbejdet for en trafikal bypass-operation i form af en østlig ringvej, der på én gang øger fremkommeligheden, mindsker trængslen i byen og muliggør byudvikling på bl.a. Refshaleøen og Lynetteholm.

Det er vigtigt for Københavnertunnelgruppen at betragte den samlede trafikbetjening af byen og dens udviklingsområder holistisk. Derfor anser vi både den østlige ringvej og en ambitiøs metroudbygning som nødvendige forudsætninger for en videreudvikling af vores hovedstad, hvilket da heldigvis også er nogle af hovedlinjerne i Kommuneplan 2024, som ligeledes er i høring for tiden.

Konkret anbefaler vi den store, sydlige løsning med 10 stationer fra København H via Amagerbrogade, Lynetteholm mv. til Østerport. Populært sagt er det vigtigt med en ambitiøs løsning, når først boremaskinerne er i jorden. M5 Syd løser derudover udfordringen med det overbelastede havnesnit omkring Christianshavn med den foreslåede aflastning omkring Kalvebod/Bryggebroen. Den nordlige løsning er i vores optik en for lille "discount" model.

Når det drejer sig om metroudbygning, er det også værd at bemærke sig, at jo mere forgrenet og udbygget metroen bliver, jo mere øges også værdien af de eksisterende stationer og linjer. Derfor ser vi i Københavnertunnelgruppen også gerne endnu mere metro i fremtiden. Bl.a. burde Rigshospitalet, kommunens største arbejdsplads og et sted med mange - ofte dårligt gående - besøgende og patienter blive bedre metrobetjent end i dag.

Med venlig hilsen
Bo Sandberg, fmd.
Pva. Foreningen Københavnertunnelgruppen, www.havnetunnel.nu
kbhtunnel@hotmail.com, tlf. 28503819

Svar til: Høring 64791 af: Islands Brygges Lokalråd

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
681

INDSENDT AF
Islands Brygges Lokalråd

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Islands Brygges Lokalråd

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Leifsgade 7 stuen

HØRINGSSVAR

vedlagt høringssvar fra Islands Brygges Lokalråd til Miljøkonsekvensrapporten for metro M5.

MATERIALE:
hoeringssvar metro m5.pdf

Islands Brygges Lokalråd – Leifsgade 7 st – 2300 København S

Økonomiforvaltningen
Metrolinje M5
Rådhuspladsen 1

26. september 2024

Høringssvar: **Miljøkonsekvensrapport for Metro M5**

Islands Brygges Lokalråd ønsker med dette høringssvar at fremhæve muligheder for lokalområdet ved etableringen af en metrostation i Axel Heides Gade.

Derudover ønsker vi at henlede opmærksomheden på lokale bekymringer i forbindelse med metrolinjen.

Muligheder
Vi er positive for etableringen af en metrostation i Axel Heides Gade med direkte forbindelse til Hovedbanen og dermed til det centrale net af kollektive transportmidler.

Generelt
Vi oplever et stigende bilejerskab i bydelen Islands Brygge samtidigt med et stort og stigende antal gennemkørende cyklister langs gaden Islands Brygge og over Bryggebroen. Cykelstierne er overbelastede og der er stigende mangel på parkeringspladser i nærheden af boligerne.

Der er samtidigt et ønske blandt beboerne om bedre grønne byrum med mere natur og opholdsmuligheder og om flere træer i de tætte gader.

Årsagen til det voksende bilejerskab begrundes af beboerne med den manglende og utilstrækkelige kollektive transport i bydelen, især i den sydlige del af Islands Brygge. Her er der langt til effektive kollektive transportmuligheder. Den planlagte metrostation i Axel Heides Gade vil give stationsnærhed i det sydlige område.

Metrostationen vil give mulighed for at kunne reducere gadearealet optaget af biler og frigive areal til nye grønne byrum og bedre muligheder for cyklisterne.

Axel Heides Gade
En metrostation i Axel Heides Gade giver muligheder ved reetableringen efter byggeperioden for at skabe en god langsigtet løsning på de nuværende trafikale udfordringer og samtidig etablere en grøn forskønnelse af byrummet, der inviterer til ophold.

I etableringsfasen af stationen vil gaden Islands Brygge blive lukket for gennemkørsel i en årrække ved Axel Heides Gade.

Lokale beboere har foreslået at gøre denne lukning permanent for at løse de trafikale udfordringer i området.

Forslaget går ud på, at bilister, der kommer fra den sydlige del af Islands Brygge, skal kunne dreje til højre ad Axel Heides Gade og op mod Artillerivej. I retning fra den nordlige del af Bryggen mod syd, vil vejen være spærret. Til gengæld vil det nordlige spor på Axel Heides Gade være åbent for biler, der kommer fra Artillerivej, så disse kan køre videre ad Islands Brygge mod nord.

Lukningen vil betyde, at den sydlige del af Islands Brygge vil være forbeholdt de trafikanter, der har ærinde i området (bor der), ligesom den nordlige del vil være for dem, der har ærinde i det område.

Fordelene er store for borgere i begge områder ved at undgår unødvendig biltrafik (herunder de bilister, der har behov for at spille med musklerne).

I den nordlige del i det gamle bryggen ligger Havneparken, som er områdets bydelspark til grønt og blåt rekreativ anvendelse. Det er svært at krydse gaden Islands Brygge for at komme fra boligområderne til Havneparken.
Der er meget trafik på gaden Islands Brygge af både biler og cykler. Lukning ved Axel Heides Gade vil fjerne de gennemkørende biler og dermed forbedre mulighederne for at krydse gaden.

Cyklister og fodgængere vinder meget ved løsningen. Cykelstierne på begge sider af Axel Heides Gade kan rykkes ind, så de løber langs metrostationen og derved bliver helt adskilte fra biltrafik, der skal foregå til højre for cyklisterne.

Det betyder, at man kan cykle hele vejen fra havnen/Bryggebroen og op til Artillerivej uden at møde krydsende biler. Ved Artillerivej vil et nyt lyskryds også være en gevinst for trafiksikkerheden.

Forslaget indeholder også etablering af et sammenhængende grønt byrum med mødesteder velegnet til ophold i Axel Heides Gade i forlængelse af den kommende metrostation. Hele midterrabatten på Axel Heides Gade og op til Artillerivej kan blive en lang park med bænke, cykelstativer og beplantning i samme stil som findes på den nye metrostation Havneholmen.

Det vil være en kolossal gevinst både for området, for de svage trafikanter, for metroselskabet og for København at kunne etablere en metrostation, der skaber en tryg sammenhæng mellem havnen og Fælleden.

Vi ser her en mulighed for at lave en af de hidtil mest spændende og grønne metrostationer i København.

Islands Brygges Lokalråd - Leifsgade 7 st - 2300 København S

Bekymringer

Tung trafik
Der er store bekymringer over belastningen af de mange lastbiler til og fra byggepladsen i anlægsfasen.

Denne belastning kan reduceres kraftigt ved i stedet at sejle den opgravede jord til behandling og deponering.
Byggepladsen ligger helt ned til havnen. Materiellet til at sejle jord fra depotet i Nordhavn til Lynetteholmen må også kunne anvendes her.

Støj og vibrationer
Den meget korte afstand til beboelser i Axel Heides Gade giver store bekymringer for kraftige vibrationer og langvarige voldsomme støjgener fra byggepladsen i anlægsfasen. Vi håber, at der gøres en stor indsats for at reducere denne belastning for beboerne.

Der er stor bekymring for at prioriteringen af CO_2 besparelsen ved den højtliggende linjeføring og station ikke kun indebærer forøgede vibration og støj i anlægsfasen i de nærmeste bebyggelser, men at det også vil give kraftige permanente støjgener i driftsfasen.
Her refereres til Cityringen, hvor stationer og tunneler ligger væsentligt dybere, men der er fortsat støjgener for beboelserne over linjeføringen.

Der er også bekymring for, at den højtliggende tunnel under Amager Fælled vil påvirke naturen i en uheldig retning og måske resultere i permanente forandringer. Området er i dag i vigtigt vådområde med blandt andet frøer og snoge. Bekymringen angår bl.a. om eventuelle revner i det øverste lerlag kan resultere i udtørring af området.

Vi vil meget gerne uddybe vores holdninger, ligesom vi meget gerne modtager kommentarer hertil.

Venlig hilsen

Jan Oster
Islands Brygges Lokalråd
e-mail info@islandsbryggeslokalraad.dk

Svar til: Høring 64791 af: H/F Strandlyst

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
680

INDSENDT AF
H/F Strandlyst

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Haveforening beliggende langs Forlandet

BY
københavn S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandgang 9b

HØRINGSSVAR

Høringssvar af miljøkonsekvens rapport for mulig ny metrolinje M5

Haveforeningen Strandlyst støtter overordnet ideen om en udvidelse af metroen, da offentlig transport er afgørende for at reducere trængsel, fremme bæredygtige transportløsninger og lette presset på byens infrastruktur.

HF Strandlyst har indsamlet 219 underskrifter, som er for at metrolinjen bliver anlagt i tunnel.

Haveforeningen Strandlyst vil i den grad blive berørt af anlægget af en mulig ny metrolinje M5. Her skal blot nævnes gener fra anlægsstøj, øget lastbiltrafik omkring mulige byggepladser og ikke mindst linjeføringen i tunnel eller på en højbane.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi i HF Strandlyst ønsker en metro, der er nedgravet i tunnel. Vi er af den opfattelse, at de i miljørapporten anførte CO2 argumenter omkring anlægsfasen, tunnel versus højbane, virker noget "søgt" henset til de langsigtede miljømæssige konsekvenser udviklingen af området, den nye bydel medfører.

Udvidelse af metroen bør tage hensyn til miljøet, både under byggeprocessen og i den efterfølgende drift for at minimere støj-, luft- og jordforurening, særligt gældende for det rekreative område som haveforeningen Strandlyst langs Forlandet udgør.

Afslutningsvis vil vi gerne understrege vigtigheden af at tænke haveforeningens bekymringer og behov ind i projektet, så vi kan sikre, at den nye metrostrækning bliver til gavn for alle.

På vegne af haveforeningen Strandlyst vil vi gerne med denne indsigelse fra 219 personer

tilkendegive, at vi ønsker en metro i tunnel under jorden. vedhæftet 219 underskrifter

Med venlig hilsen

Bestyrelsen

Haveforeningen Strandlyst

Strandgang 9 b

2300 København S.

MATERIALE:
underskrift1 metro i tunnel.pdf
underskrift2 metro i tunnel.pdf

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
16/9	Helle K.H Klausbøge	Bagmosegade 10 1tv 2100Ø	
21/09	Jonna L. Stovelbæk	Nørrebrogade 5,5 TV 2200 N	
21/09	Peter Ousum	Amager Boulevard 125	
21/9	Birgit Grønnebæk	Prags Boulevard 44, 2300S	
21/9	Magnus Kaslev	Islejordsgade 13, 4tv, 2300S	
21/9	Hannah Heilmann	Ise Fjordsgade 13, 4th, 2300S	
21/9	Lene Grønnebæk	Store Mølle Vej 10 1th, 2300 S	
21/9	Tania Liv	Askov Alle 21, 2770 Kastrup	
21/9	Sara Bak Vinther	Grønningen 15 3th S Allé	
21/9	Jakob Nielsen	Askov Alle, 2770	
21/9	Christoffer Schmidt	Nørrevej 9, 2610 Rødovre	
21/9	Fredrik Rinke	Diamond Boulevard 58	
21/09	Dagmar K Andersen	Vigerslev Alle 376A 2650 Hvidovre	
21/09	Louise Skovgaard	Carl Nielsens Plads 4, 2300	
21/9	Tine Withus	Aabygade 8 8300 Odder	
21/9	Nanna Grandal	Amtmandshave 100 3400	
21/9	Simone Christiane	Hovedgaden 32 3310 Ølstykke	
21/9	Annette Jonsson	Rathsacks alle 4, 1801 Frederiksberg C	
21/9	Gitte Jonsson	Nansensgades Jans, Esalle 46	
21/09	Tina Vesthammer	Tangetrosstien 23	
21/9	Josefine Vesthammer	Bølgevej 32, 4.	
21/9	HODA ABOU-HAIT	Parmaisabelevej 40	
21/9	Susan Chehaibar	Bygholmsøgade 1c	
21/9	KRISTA MODEST	HOSPEDSTRÆDE 3, 3TH	
21/9	Janni Mulvad	H.C. Ørstedsvej 27	
21/9	Sascha Pavlsen	Cirkelkilen 33, 3400 Hillerød	
21/9	Christine Andersen	Tegltholmsgade 6, 4th S	
21/9	Annette Hansen	Nielsvej 52, 3300 Helsingør	

underskrift1_metro_i_tunnel.pdf

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
11/9-24	Joan Antonsen	Wittenbergegade 25	Joan Antonsen
12/9-24	Laila Breiting	Lergravsvej 11	Laila Breiting
13/9-24	KIM GREGERT NIELSEN	CHR. SVENDSENSGADE 6	Kim Gregert Nielsen
13/9-24	Lisebolte Pump	Adelgade 59, 1th	Lisebolte Pump
14/9-24	Jeane Andersen	Elbagade 45 III TV, 2300	Jeane Andersen
14/9-24	Niels Erik Stahl	Elbagade 3 III TV, 2300	Niels Erik Stahl
14/9-24	Kirsten Sharafin	Ungarnsgade 8E 2300 Kbh. S	K. Sharafin
15/9	Dorthe Lindvig	Ladbyvej 8, 2770 Kastrup	Dorthe Lindvig
15/9	NIELS-JØRGEN RASMUSSEN	KORSLIKAVEJ 9 III 2300 S	N.-J. Rasmussen
15/9	MARTIN JEPPSSON	LADBYVEJ 8	
15/9	KARSTEN POULSEN	VED STADSGRAVEN 9, 2300 KBH S	
15/9	Henriette Poulsen	ved stadsgraven 9 STH 2300 KBH S	Henriette Poulsen
15/9	Ole Klicen	WITTENBERGGADE 25	Ole Klicen
15.9	Lene W Jørgensen	Dannebrogsgade 16 STH 1660	
15.9	AUGUST HERMANN	ASMINDERØDGADE 3, ST. TV 2200 KBH N	
15.9	Amalie Hermann	Asminderødgade 3, st. tv.	Amalie Hermann
15/9	Lene Jensen	Chr. Svendsensgade 6 2.TH	Lene Jensen
15/9	Jonna Sandø Hansen	Vermlandsgade 6, 5.th.	Jonna Sandø Hansen
15/9	Henrik B. Pedersen	Njalsgade 39 4 TV 2300 S	
15/9	Jeanette Pedersen	Njalsgade 39 4TV 2300	Jeanette Pedersen
16/9	Maria Stegemeyer	Amager Strandvej 42 4. tv	Maria
16/9	KATRINE DAMKJÆR ROBÆK	LYNEBORGGADE 15, 5TH.	
17/9	PHILIP HOLM HANSEN	GRIFFENFELDSGADE 3, 4 sal 6, 46	
17/9	Stine Bergsøen Mogen	Valdemarsgade 81, 1 tv	Stine BM
17/9	MICHELLE KORSSANG	TORNHOLMS ALLE 92, 2770	
18-9	Ole Olsen	Hedegårdsvej 35	Ole Olsen
18/9	Birte Kromann	Finlandsgade 24	
18/9	Lene Hjorth	Irlandsvej 71	

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
	Susanne Syberg	Brydes Allé 86	
	Helle Bürer	Mødlegade 2, 3th 2200	
21/9	KIRSTEN JÆGER	GOTHERSGADE 143, 1123	
	JENS JØRGEN	DANNEBROGS SAMLEDE ALLE 46	
21/9	Bolette Gaarn	Brogagergade 2, 4th 1434	
21/9	Georg Davidsen	Hjortholms Allé 5, 2 TV.	
21.9	Elisabeth S. Jensen	Kongensgade 2E 1. tv.	
21.9	Ivan Watson	Øresundsvej 92 4tv	
21.9	Trine d. Bay	Ullevålsv. 88 0451 Oslo - N	
21/9	Klaus Christensen	Nørre Voldgade 18, 2. th	
21/9	POUL ERIK RAUNSKJÆR	SYRENGADE 38 2300 KBH. S	
21/9	Michael Engestrøm	Lupingang 39 kbh S	
21-9	RENÉ HJORDT	LUPINGANG 33	
21.9	Ulla Hedegaard	Overgaden Oven Vandet 88.1 1436 K.	
21.9	ANDERS FILIPSEN	UNDER EGEMENE 9, 5TV. 2300	
21.9	Anders Larsen	Lembersgade 18. 1tv	
21.9	Lilli Schmidt	Holmbladsgade 76 2TV	
21.9	Hans Jørgen	Trudeslund 2 Kirkerød	
21.9	CHR. JACOB BUSCH	AMAGERFÆLLEDVEJ 30 1 tv 2300 KBH S	
21.9	Helle Møller Hartog	Strandlodsvej 23C, 11-th. 2300 kbh S.	
21.9	Jesper Carlsen	Strandlodsvej 23C, 11. th. 2300	
21.9	Kris Hvidsgaard	Højdevej 16 st. tv. 2300	
21/9	ERLING JENSEN	ALLEEN 59 2770	
21/9	HBngelbo	Øresundsvej 120 2300	
21/9	J. Bostock	Strandgangen 51 2300 S	
21/9	Palle Egeris	Strandgang 62 2300	
21/9	LISBETH HEYDE	SØKADETTEN DOBBERNG 53, 2100	
21/9	Per Jelbo	strandgang 19	

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
	Ivan Kastrup	Sundparken 9	
	Benedikte Jensen	Sundparken 24 2TV	
14/9-24	Dis Ellefsen	Valborg Alle, 28	
14/9-24	WINNIE JOHANSEN	TINGVEJ 75, 2. TV. 2300	
14/9-24	Lars Lindberg	Prags Boulevard 4 3th 2300 S	
14/9-24	Mona Juul Olsen	Sundparken 17, 2	
14/9-24	Annette S. Lindberg	Prags Boulevard 4 3TH.	
14/9-24	Annette S. B. Hansen	Amagerbrogade 41 4th	
14/9-24	Daniel S. Simmelsgaard	Amagerbrogade 41, 4 TH	
14/9	GERDA NIELSEN	PARMAGADE 8Y 2TH	
-11-	Freddy Bentsen	—11—	
-11-	Michael Bo Hansen	Greisvej 46 1 TV	
-11-	L Nordin	Vest Sundparkvej 13 2300 S.	
14/9	Hanne Wendler	Sundparken 36 3 TV	
14	Gase Petersen	Sundparken 3 1 TV	
	Lilian Bloch	Sønnegade 4 3th	
	Henriette Hansen	Ledingvej 19	
21/9	DEDINA HOLMFRED	ARTILLERIVEJ 100C 2TH	
21/9	DAVE HOLMFRED	ARTILLERIVEJ 100C 2TH	
21/9	LASSE MALM	Ingerslevsgade 114, 2th. 1705	
21/9	Lui Høyer Hansen	Blegdamsvej 46 E, 1. 67	
22/9	HILDUR TULLIN	SIGERSTEDGADE 4 ST. TV. 1729 KBH V.	
22/9	Søren Mandrup	Ledøje Parkallé 28L 2. SAL	
22/9	Maja Andersen	Bläsandsgade 80B, 4 Parkvej 2300 N	
22/9	Jacob Lolliet	Bovenstuen 2, 3400 Hillerød	
22/9	ANNA VON SPERLING	TORPAVEJ, 9, 2800	
22/9	Jan Kongsgaard	Magistervej 21	
22/9	ANGELA DI MARCANTONIO		NANSENSGADE 36

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
21.09	Lis Ljungdahl	Humlebækgl. 11, 2200N	
21.09	Rikke Sperling	Amagerbrogade 230C	
21.9	Anette Wassmann	Langes Mullersgade 4, 2100	
21/9	Torill Helgøy	Hjørdalsvej alle 5 2400	
21/9	Jane Olive	Kvintus Alle 1 2300S	
21/9	Patrick Larsen	Flinthalm Allé 4F 2000F	
21/9	Nadia Bech Skaarup	Flintholm allé 4F 2.9. 2000 Frb.	
21/9	Thelma Larsen	Højdevej 29 4TV, 2300 S	
21/9	Jan Thorsager	Parkvej 53 2630	
21/9	DITTE BOLT	Lupingang 22, 2300S	
21/9	Charme Bonnett	RosenGanG 19 2300.S	
21/9	Mac Kelvin Molina	Rosengang 19 2300 S	
21/9	GERTRUD SØRENSEN	ROSENGANG 21 2300 S	
21/9	Denis Ramniceh	Rosengang 18, 2300 KBH S	
21/9	NIELS ANKER	ISAFJORDSGADE 7	
21/9	Hanne Jakobsen	Rosengang 33	
21/	ANNI NIELSEN	STRANDGANG 15	
21/	JØRGEN SKOV	STRANDGANG 37	
21/9	Pia Sørensen	Strandgang 62	
22/9	Carsten Juhl Olsen	Strandgang 28	
21/9	MICHAEL HEYDE	STRANDGANG 29	
21/9	Tina Feljø	Rosengang 3	
22/9	Klaus Hansen	Strandgang 44	
22/9	DANIELA RAGO	STRANDGANG 46	
22/9	KASPER LUNDBERG	Strandgang 10	
22/9	Grilla Bugge	Strandgang 5	
22/9	Dorrit larsen	Strandgang 2	
22/9	Sacha V. Hansen	Lupingang 7	

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
16/9	ANETTE BENDTSEN	DALSLANDSGADE 16	
16/9	RITA RYDBORG	SUNDPARKEN 40	Rita Rydborg
16/9	INGA OLSEN	SUNDPARKEN 31	Inga Olsen
16/9	Anni Ekstrom	Sundparken 27 I th	Anni Ekstrom
16/9	Bente Jørgen	Biers alle 2	Bente Jørgen
16/9	BIRTHE HAMMER	SUNDPARKEN 14 III tv.	B Hammer
16/9	Elinor Ø[illegible]TISCHE	SUNDPARKEN 14 2 th	E Gottsche
16/9	Frida Christiansen	Sundparken 9 1-12	Frida Christiansen
16/9	Ella M. Madsen	Sundparken 35 I th	Ella M Madsen
16/9	Linda Jørgen	Sandparken 7 III	Linda Jørgen
16/9	Laila Hansen	Sundparken 15 I	Laila Hansen
~~16/9~~	~~[illegible]~~		
16/9	Tonny Jørgensen	sundparken 7 3	T Jørgensen
16/9	Hanne Eberhardt	Sundparken 8, 1 TV	HE
16/9	Hansen J Pedersen	Sundparken 43 2 sal	
16/9	Inger Marie Pedersen	Sundparken 27 II Th.	Inger Marie Pedersen
16/9	Inge Hansen	Sundparken	Inge Marie Hansen
16/9.	Else Larsen	SP 9 ~~2 sal~~	Else Larsen
16/9	Lone Bruhn	Sundparken 11, 2. th	Lone Bruhn
16/9	Ell. Fagerberg	SUNDPARKEN 1, 3. TV	Ell. Fagerberg
16/9	Susan Andersen	Sundparken 4	S Andersen
16/9	A. S. Pedersen	Sundparken 15 3 tv	A Pedersen
17/9	JESPER KRASTRUP	KONGOVEJ 25 2300	Jesper Krastrup
17/9	Allan Krastrup	Hessensgade 28 2300	Allan Krastrup
17/9	Birg. Krastrup	Fiskely 4	Birgitte Krastrup
17/9	H.P. Nielsen	Sundparken 9	H.P. Nielsen
17/9	SVEND RASMUSSEN	SUNDPARKEN 8	SV. Rasmussen
17/9	Vinnie Hansen	SUNDP 9	Vinnie Hansen

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
16/9	BETTINA OLSSEN	SUNDPARKEN 16	
16/9	Irene S Haae	-"- 26	
16/9	Bille Olesen	-"- 5. TH	
16/9	[illegible]	-"- 25 1.TH	
	LEIF PETERSEN	SUNDPARK 9 ST	
	Hanne Diüin	Sundparken 21 st th.	
	[illegible]	Sundpark 2.	
16/9	Ingelise Andreasen	" " 16 ST	
16/9	Rebekka S. Mathiesen	Sundparken 3 ST. TV.	
16/9	LILIAN ANDERSEN	SUNDPARKEN 7	
16/9	LIS HALLE	SUNDPARKEN	
	Bente Mogensen	Sundparken 21	
	Else Jensen	" 21	
	John Olsen	Sundparken 38	
	[illegible]	Sundparken 42.	
	[illegible]	Sundparken 45 ST	
	[illegible]	-"- 9 TH	
	[illegible]	Sundparken 34 st 1	
	LONE LUND	SUNDPARKEN 22	
	[illegible]	Sundparken 26 2 th	
	[illegible]	Sundparken 46	
	[illegible]	Sundparken 6 2 th	
	JENS DUUS	SUNDPARKEN 14 ST	
	[illegible]	Sundparken 17 2	
	[illegible]	Sundparken 6 F	
	Marion Pedersen	Sundparken 9	
	[illegible]	Sundparken 20	
	Anette Heis	Sundparken 16 II	

underskrift2_metro_i_tunnel.pdf

Underskriftindsamling:

Haveforeningen Strandlyst som ligger langs Forlandet fra Vindmøllevej til Kløvermarksvej
Vil hermed ytre ønske om at den kommende metrolinje M5 bliver nedgravet i tunnelløsning:

Dato	Navn	folkeregisteradresse	underskrift
18/9	TINA KROMANN	P. LYKKES V 4	Tina Kromann
18/9	Jimmy Hjort	Irl. vej 71	
18/9	MARIA GRABOWSKI	Strandeegade 51, 3TH 2200 KBH N	
20/9	Anne Ribergaard	Bøgedalen 2, Hillerød	
20/9	JAN BERGSTHOLT	VED GLYPTOTEKET 6 KBH V	
20/9	R. Funch	Ved Glyptoteket 6 KBH. V	R. Funch
21/9	Lotte Riber Jørvad	Istedgade 15, 4Th 1650 V	
21/9	Marie Jørvad	Vejensvej 27, 2610 Rødovre	
21/9	Michael Funch	Hvidkildevej 22, 3300 Frederiksværk	
20/9	Astrid Jørvad	Bøgedalen 2, Hillerød	
21/9	Lars Jørvad	bøgedalen 2, hillerød	
22/9	Morten Sørensen	Rosengang 3	
22/9	Cæsar Jensen	Rosengang 2	
22/9-24	Christoffer Mose	Fælledvej 14 A, 4tv. 2200	
22/9.24	Jens Mose	Fælledvej 14 D, 4 Tv 2200	
22/09/24	Jana S Andersen	Borups allé 44 tv 2200	
22/09/24	Zara Zerny	Borups alle 44 TV 2200	
	[illegible]		
	Eva Leegaard Mortensen	Humlebækgade 4 1 tv	Eva Mortensen
	Annitta Winther	Sundparken 25	
22/9	SOFIE SKJØDTS	SOFIEGADE 24, KBH K.	
-11-	Peter Ulrich	Rosengang 30	
22/9	BERIT DINESEN	STRANDGANGEN 20	Berit Dinesen
24/9	Gurli Kristensen	STRANDGANG 6	Gurli Kristensen
24/9	Lars Christiansen	Strandgang 28	

Svar til: Høring 64791 af: Cecilie Teirlynck

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
679

INDSENDT AF
Cecilie Teirlynck

BY
Kbh

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 62, 4.tv

HØRINGSSVAR

Kære beslutningstagere,

Jeg skriver dette høringssvar som beboer på Margretheholm for at opfordre til, at metroen anlægges i en tunnel frem for på en højbane. En højbane vil forringe livskvaliteten for områdets beboere markant, både under og efter anlægsfasen på grund af øget støj, vibrationer og visuelle forstyrrelser. En underjordisk løsning vil derimod sikre, at Margretheholms ro, æstetik og rekreative områder bevares.

Margretheholm Havn og de omkringliggende grønne områder er centrale for beboernes daglige liv, især for børns leg og udendørsaktiviteter. En tunnel vil beskytte disse områder og sikre, at de forbliver tilgængelige, mens en højbane vil være skadelig for både havnen og de rekreative muligheder.

En underjordisk metro understøtter desuden Københavns Kommunes strategi for bæredygtig byudvikling ved at bevare bynaturen og fremme biodiversitet. Det vil også sikre ejendomsværdierne og muligheden for fremtidig udvikling uden de begrænsninger, en højbane ville medføre.

Erfaringer fra Ørestad og Amager viser tydeligt, at metroprojekter over jorden ofte har negative konsekvenser for sammenhængskraften og områdets rekreative værdi. Ved at vælge en tunnelløsning på Margretheholm kan vi undgå gentagelse af disse fejl og sikre en fremtidssikret løsning for både beboere og miljø.

Med venlig hilsen,

Cecilie Teirlynck

Svar til: Høring 64791 af: Vilhelm Chr. Iversen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
678

INDSENDT AF
Vilhelm Chr. Iversen

BY
Kbh. s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Badensgade 29 st

HØRINGSSVAR
Jeg tilslutter mig fuldt ud nedenstående:
Vores historie er ret unik. Havnen blev startet af gamle B&W arbejdere, som ikke kunne finde havnepladser. De indgik en lejeaftale med Københavns Kommune. Havnen har eksisteret i 50 år, 2025
Vi er således en selvbygget havn på alle måder, og har aldrig modtaget nogen former for økonomisk støtte. Alt hvad vi ejer har vi selv bekostet og forsøger via vores klub indtægter, at vedligeholde og udvikle vores havn.
Ånden lever videre. Havnen i dag har ikke ændret sig meget, når man tænker på de mange år, der er gået. Der er flere bygninger, flere erhvervsdrivende, flere medlemmer og meget mere liv omkring os. Men grundtanken om, at alt hvad der kan laves frivilligt, bliver gjort frivilligt.
Det er en fundamental betingelse for vores eksistens.
Med etablering af metro over vores havn, er vores tid, som vi ser ud i dag, snart slut.
Ikke blot ser vi ind i, at miste 30 procent (ifølge jeres beregninger) af vores havnepladser. Det faktiske tal er 58 procent, hvilket i realiteten betyder, at I decimerer vores medlemsantal, så betragteligt, at vores eksistens ikke længere er til stede. Vi er samtidig stillet i udsigt, at vi også står overfor en ret kraftig stigning i en eventuel lejeaftale med By & Havn.
Er man utilfreds, kan man jo bare flytte sin båd. Men spørgsmålet er så bare, hvor synes I, at vi skal flytte os hen? Alle, som i ALLE, andre havne indenfor rimelig afstand, har enten lukket for ventelister, eller vanvittig lange udsigter til ledige bådpladser. Personligt har jeg ventet i ca. 8 år på en bådplads i Margretheholm Havn, og vidste jeg hvad jeg ved i dag, er jeg slet ikke sikker på, at jeg turde, med henblik på at miste både indskud og havneplads.
Jeg forstår I har travlt, men at I har så travlt, at I helt glemmer at behandle os med respekt, er så uforståeligt og uacceptabelt, at det skriger til himmelen.
Eller som Refshaleøens Ejendomsselskab A/S skriver,: "Videreudvikling af Refshaleøen skal ske i respekt for stedets levende kulturhistorie, Så Refshaleøens særlige håndværksmæssige, kreative og kulturelle kvaliteter bæres med videre i den blandede byudvikling, som kommer."

Alt andet end en nedgravet løsning vil derfor være totalt ødelæggende for os.

Svar til: Høring 64791 af: Mads Andersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
677

INDSENDT AF
Mads Andersen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 3, st

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Københavns Kommune vedr. metroens nye linjeføring på Amager

Vi skriver som beboere i det historiske villakvarter Valhal, beliggende tæt op ad Sundby Kirkegård. Vi har stor bekymring over den foreslåede metrostrækning, der vil føre linjen under bevaringsværdige og over 100 år gamle huse i kvarteret. Husene er bygget med fuldmurede ydervægge og har fundamenter, der ikke er tidssvarende i forhold til de moderne byggeteknikker. Denne konstruktionsmetode gør dem særligt udsatte for skader som følge af vibrationer og støj fra den planlagte metro. Risikoen for revner og strukturelle skader er meget høj, og den daglige larm fra metroens tog kan få alvorlige konsekvenser for beboernes livskvalitet.

Der er flere grunde til, at metroens nuværende linjeføring bør revurderes:

1. Forældede grænseværdier for støj og vibrationer
De støj- og vibrationsgrænseværdier, som Metroselskabet følger, er fra 1997 – en tid, hvor København endnu ikke havde en metro. Disse grænseværdier tillader op til 22-25 dB døgnet rundt, hvilket er hørbart og mærkbart for beboerne. Dette kan især være problematisk, da vibrations- og støjmålingerne baseres på gennemsnit over 10 sekunder. Et metrotog passerer en bygning på 2-3 sekunder, hvilket betyder, at støjen i kort tid kan være op til 3-5 gange højere end tilladt, uden at grænseværdierne formelt overskrides. Dette er ikke en tidssvarende metode, og det er urimeligt at pålægge beboere sådanne forhold i dag.

2. Metroens dybde og risiko for skader på bygninger
Planen om at føre metroen i en dybde på blot 8-15 meter under beboelsesområder rejser alvorlige spørgsmål. De tidligere metrolinjer i København ligger langt dybere, og alligevel har der været store udfordringer med støj og vibrationer – særligt med Cityringen, hvor 500 borgere allerede har klaget over generne siden åbningen. Når metroselskabet har haft problemer med en dybere metrostrækning, hvordan kan de så være sikre på, at en linje placeret tættere på jordoverfladen ikke vil forårsage endnu større problemer?

3. Alternative ruter med færre gener for beboerne
En mere hensynsfuld løsning ville være at ændre linjeføringen, så metroen føres under Kastrupvej og

den gamle kirkegård, der nu fungerer som park. Der er færre beboelsesejendomme i dette område, og risikoen for at beskadige historiske huse vil blive reduceret markant. En forskydning af linjen mod øst, under legepladsen Bredegrund og parken ved Sundbyøster Kirkegård, vil have langt mindre indvirkning på boligerne og kunne mindske generne for både beboere og miljø.

4. Overfladiske besparelser bør ikke gå forud for beboernes ve og vel
Det er blevet nævnt, at en dybere placering af metroen vil medføre øgede CO2-udledninger under byggeprocessen. Selvom dette er et vigtigt hensyn, skal vi også huske, at metroen forventes at have en levetid på 80-90 år. Et kortvarigt peak i CO2-udledninger vil have meget begrænset betydning sammenlignet med de potentielt alvorlige konsekvenser, som støj og vibrationer vil have på beboernes livskvalitet i årtier fremover. Ligeledes bør økonomiske besparelser, fx ved at forkorte tunnelstrækningen, ikke have forrang over beboernes trivsel og sikkerhed.

5. Erfaringer fra andre dele af byen
Vi har allerede erfaringer fra lignende situationer i København, fx Olufsvej på Østerbro, hvor metroens nærhed har givet anledning til skader på gamle huse. Det er svært at forstå, hvorfor man vil gentage disse problemer i et andet historisk kvarter, når vi ved, at de gamle huse er særligt udsatte for skader fra vibrationer og støj.

Vi opfordrer Københavns Kommune til at tage hensyn til de eksisterende beboere og bygninger i de gamle kvarterer på Amager. Det vil være langt mere bæredygtigt og respektfuldt over for byens historiske arv at tilpasse linjeføringen og flytte den under Kastrupvej, legepladsen og den gamle kirkegård. Det vil minimere risikoen for skader på husene og sikre, at metroens fremtidige drift ikke forringer livskvaliteten for de mange beboere i området.

Med venlig hilsen,
Louise Jansen og Mads Andersen
Rialtovej 3 st, 2300 København S

Svar til: Høring 64791 af: Morten Holm

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
676

INDSENDT AF
Morten Holm

BY
København K

POSTNR.
1428

ADRESSE
Andras Bjørns Gade 17, 3.

HØRINGSSVAR

Kære beslutningstagere,

Jeg ønsker at udtrykke min støtte til etableringen af Metroens M5-linje. Dog må jeg samtidig understrege vigtigheden af at vælge den mest hensigtsmæssige løsning for Margretheholm - og dermed København. Lad ikke en højbane ødelægge dette unikke åndehul i København K, men grav metroen ned belært af fortidens fejl, når det kommer til permanent intrastruktur.

At det overhovedet kan foreslås at etablere en højbane gennem dette område - et indgreb, der vil strangulere 25.000 m2 grøn bynatur - strider imod alt det, jeg bilder mig ind, at politikerne på Københavns Rådhus arbejder for. Nemlig en hovedstad med færre trafikale støjgener, mere grønt og med plads og rum til at børnefamilier kan trives.

Jeg bor ikke selv på Margretheholm, men dog på Christianshavn. Da jeg var på barsel med min søn, var dette område vores absolutte yndlingsdestination på de daglige gåture. Tænk sig, at man blot 10 minutters gang fra Torvegades pulserende liv og rå byæstetik kan traske rundt i vild natur, møde flagermus, skrubtudser, små frøer og vinbjergsnegle, alt imens man nyder stilheden. Fra skovområdet langs den sydlige del af bygningen Udsigten, fortsatte vi altid op til græsplænen, hvor områdets børn spillede fodbold. Vi gik langs Margretheholm Havn og kiggede på alle bådene. Måske kiggede fiskehejren forbi, og jeg fortalte min søn om denne og pegede og sagde lyde, mens den fløj hen over himlen. Og så skete der noget magisk: Vi kunne gå her og have en ægte naturoplevelse, som kun ville kunne matches få steder på Sjælland. Men så drejede vi til venstre for enden af græsplænen og havde retning mod Refshalevej. Her kunne vi pludselig skimte Marmorkirkens bladguldsbelagte kuppeltag, der tårnede sig op over Frederiksstaden, og fra at have været "på landet" mentalt var vi nu med ét tilbage, der hvor postnummeret egentlig sagde, vi var, nemlig i København K.

At man vil ødelægge dette unikke område og dermed fratage fremtidige generationer muligheden for at nyde dette unikke rekreative område midt i byen, er for mig en komplet gåde. Jeg kender ingen eksempler på, at en højbanemetro har gjort noget godt for et byområde. Det eneste, det gør, er at tage et område, som folk flytter til, og gøre det til et område, som folk flytter fra. Det er Ørestad et fint eksempel på.

Jeg hører politikere tale for at nedgrave Bispeengbuen, fjerne biler fra Vesterbrogade, overdække Amagermotorvejen omkring Fields, og endda også overdække noget af metrolinjen mod Lufthavnen. Hvordan disse initiativer kan eksistere, samtidig med at der ligger planer for at gentage selvsamme fejl i området omkring Margretheholm, giver mig en følelse i kroppen, jeg dårligt kan forklare.

Måske gør det mig mest af alt bare ked af det. Særligt når jeg også tænker på, at en højbanemetro på Margretheholm modsat andre steder i København, hvor en sådan findes, ikke bliver etableret langs en allerede trafikeret vej, men vil gå midt igennem og de facto smadre et fristed, hvor folk - som min søn og jeg - gør ophold og kniber sig i armen over, at denne grønne stribe ikke alene findes. Men at den findes så tæt på det øvrige centrum, at familielivet i København er værd at leve for rigtig mange mennesker: Ikke kun for dem, der bor derude, men også alle os, der lægger turen forbi og for en stund glemmer alt om sirenestøj, hvinende busbremser, tid og sted, mens vi tager nye generationer med på opdagelse i områdets unikke bynatur.

Med venlig hilsen Morten Holm

Svar til: Høring 64791 af: Casper Andersen

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
675

INDSENDT AF
Casper Andersen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Thingvalla Alle 42

HØRINGSSVAR
Denne plan duer helt oplagt ikke, hverken ud fra et ingeniørfagligt synspunkt eller ud fra en rimelighedsbetragtning, og fremstår nærmest naiv eller endnu værre kynisk. At anlægge en metrolinje kun 10-15 m under jorden i et næsten hundrede år gammelt beboelseskvarter med svagt funderede huse, og under anvendelse af forældede og irrelevante referencemålinger som kvalifikation, vil være en skandale og vil utvivlsomt forringe livsvilkårene for beboerne væsentligt. Der må investeres mere, så linjen lægges langt dybere og under langt større hensyntagen til kvarterets beboere.

Svar til: Høring 64791 af: Emilia

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
674

INDSENDT AF
Emilia

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 74

HØRINGSSVAR

Mit navn er Emilia, og jeg er født og opvokset i København. I skrivende stund er jeg 19 år gammel, ung kvinde, aktivt medlem af den københavnske ungdom og vigtigst af alt: beboer på Margretheholmen. Som 8-årlig flyttede min familie og jeg fra en lille lejlighed på Amager til et af Margretheholmens nye rækkehuse. Jeg husker tydeligt hvordan mit først indtryk af Margretheholmen var, for mit nye værelsesvindue vendte ud mod en byggeplads og de høje lyde fra det daværende byggeri af Udsigten og resten af lejlighederne, forstyrrede mine lege og lektielæsning. Derudover satte området dengang begrænsninger for mine lege med kammerater og mig selv: jeg måtte ikke lege tæt ved havnen, for der var ingen mennesker/naboer i sigte, hvis jeg nu skulle falde i, jeg måtte ikke nærme mig byggepladsen for der kunne jeg fare vild, og jeg måtte ikke gå mod Refshaleøen, som dengang bare var en grå tom plads.

I takt med at jeg voksede i alderen, voksede Margretheholmen også; nye rækkehuse blev bygget, et stort lejlighedskompleks med nye legekammerater kom til. Langsomt blev frygten for havnen udskiftet med en Sauna, byggepladsen blev til et grønt areal med trampoliner, og de høje lyde fra byggemaskiner blev forvandlet til legende børn og stilhed.

Lad ikke Margretheholmen permanent blive til larm fra maskiner, udskift ikke de grønne områder samt havnen til byggerier. Hvis området på Margretheholmen erstattes af en overjordisk metro, vil det ødelægge området både for unge, børn og ældre.

I takt med at jeg voksede i alderen, voksede Margretheholmen også; nye rækkehuse blev bygget, et stort lejlighedskompleks med nye legekammerater kom til. Langsomt blev frygten for havnen udskiftet med en Sauna, byggepladsen blev til et grønt areal med trampoliner, og de høje lyde fra byggemaskiner blev forvandlet til legende børn og stilhed.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Bjerregaard Kjær

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
673

INDSENDT AF
Søren Bjerregaard Kjær

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 68

HØRINGSSVAR

Høringssvar med ønske om en tunnel mellem Prags Boulevard og Refshaleøen Anlæg

Miljøkonsekvensrapport for M5 beskriver den kommende Metroudbygning i København. Og Metro er en god ting for byen. Både nu og i forhold til den fremtidige byudvikling. Faktisk er det helt nødvendigt.

For Metroen er et fantastisk transportmiddel der kan mindske CO2 udledningen i byen. Og CO2 udledningen er også central i vurderingen af miljøkonsekvenserne. For en højbane eller viadukt mellem Prags Boulevard og Refshaleøen vurderes til at have betragtelig mindre CO2 udledning end en tunnelløsningen på strækningen.

Med dette høringssvar vil jeg på det kraftigste opfordre politikere og beslutningstagere til ikke at stirre sig blinde på CO2 og Økonomi i vurderingen af løsningen. For en tunnelløsning er også er dyrere end en højbane-løsning. Det vigtige i den forbindelse er ikke kun at vurdere CO2 og økonomiske omkostninger af de to modeller op mod hinanden. Det vigtige er at vurdere en højbane/viaduktløsning op mod det tab, som det uden tvivl vil påføre området.

København er en by i udvikling. Og vi viser stolt byen frem som en grøn by. Men de grønne åndehuller er der meget få af. Især dem, hvor der rent faktisk er stille. En gåtur på Margretheholmens område vil på de fleste af årets dage være en fredfyldt oplevelse – hvor det næsten virker som om, at der er længere ind til centrum af byen, end der i virkeligheden er. Området omkring Margretheholmen vil blive påvirket i væsentlig grad hvis løsningen opføres som viadukt/højbane. Også i højere grad end det fremgår af miljøkonsekvensrapporten. I anlægsfasen vil der ikke være støjisolering ved opfyldning af havnen. Og byggeriet af enten højbane eller viadukt vil også have en betydelig lydmæssig påvirkning. Det samme vil der være i driftfasen. Hele 25000 m2 friareal vil blive inddraget i anlægsfasen og *'de fremtidige udviklingsmuligheder på begge sider af banen vil være begrænsede'* som der står i rapporten. Derfor vil området i både anlægs- og driftfase i praksis betyde, at området ikke længere vil være den oase, som det er nu. I tillæg til det, vil havnen også ændre karakter i en grad så væsentlig, at det heller ikke vil være det sted, folk i området vil søge til. Resultatet vil altså i praksis være at to yderst sjældne rekreative områder i vores by i praksis forsvinder. Og det vil være yderst beklageligt og vil ikke stå mål med besparelserne på CO2 og i økonomi, som man opnår ved

højbane/viaduktløsning frem for tunnelløsningen.

Dertil kommer, at der i rapporten bliver konstateret, at det ikke er så slemt at de rekreative områder påvirkes i den grad de gør, fordi det bl.a. bliver konstateret, at påvirkningen i anlægsfasen *'af det grønne friareal vurderes at være moderat, da der er andre nærrekreative arealer i lokalområdet'*. Det er nødvendigt at stille et væsentligt spørgsmålstegn til, hvilke andre 'nærrekreative arealer' i lokalområdet, det egentlig handler om? Det er i den forbindelse vigtigt at påpege, at området allerede er under væsentligt pres fra anlæggelsen af Lynetteholmen, der allerede har visuel betydning men ikke mindst også støjmæssigt og luftforureningsmæssigt.

Apropos støj bliver det også vurderet at støj ikke får så væsentlig en betydning hvis der anlægges en højbane/viadukt. Også her er det nødvendigt ikke at se isoleret på metrobyggeriet men på den øvrige stigende støj, der allerede på nuværende tidspunkt er kommet til i forbindelse med anlæggelsen af lynetteholmen. Vi ved i øvrigt fra nyeste forskning at støj og luftforurening begge påvirker fertiliteten betydeligt. Og det er min klare bekymring, at det ved anlæggelsen af højbane/viadukt så tæt på eksisterende byggeri vil øge denne risiko. Både i anlægs og i driftfasen – og især fordi der i miljøkonsekvensrapporten udelukkende vurder støjen isoleret set på byggeriet, men ikke samlet i forhold til den øvrige støj og luftforurening, som Lynetteholmen allerede medfører i området.

Lad det herfor være klart og tydeligt, at der er behov for en tunnelløsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen Anlæg.

Svar til: Høring 64791 af: Helene

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
672

INDSENDT AF
Helene

BY
KBH V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade

HØRINGSSVAR

Det forelagte høringsmateriale vidner om en forhastet proces, hvor valide data mørkelægges, hvor vigtige aspekter af et metrobyggeri
så som hensynet til de københavnske borgeres ve og vel bevidst forties og gode argumenter for en anden placering
ignoreres.
Der bør ikke foretages bindende beslutninger om en kommende metroudvidelse på nuværende datagrundlag fra høringsmaterialet, da det hverken belyser alle aspekter af et metrobyggeri eller er funderet i valid, uafhængig data.
Der bør afventes yderligere kvalitative undersøgelser af tidligere metrobyggeriers påvirkning på Københavns borgere samt gentænkes en ny Nabobekendtgørelse for erstatnings- og kompensationformer.
Der bør etableres en uafhængig ombudsinstitution og gentænkes en placering af metrostationen ved Københavns Hovedbanegård, ved Bernstorffsgade, væk fra borgernes hjem og lige der, hvor der reelt er behov for den.
At det skal være nemmere og hurtigere at komme frem i byen end cyklen formår må aldrig være et argument for at tilsidesætte borgernes velbefindende.

Se vedlagte for en uddybning af mit høringssvar.

MATERIALE:
hoeringssvar - helene.pdf

Høringssvar vedr. M5, Københavns Hovedbanegård

Indgivet af
Helene
Reventlowsgade 26-30
1651 KBH V

Som potentiel berørt borger af en kommende metrostation på Reventlowsgade og ikke mindst som mor til flere børn, der alle potentielt skal leve deres første 10-15 år med et metrobyggeri og resten af deres liv med konsekvenserne heraf, har jeg med interesse læst høringsmaterialet vedr. den potentielle nye metrolinje, M5. Potentiel er nu så meget sagt, for vi på Reventlowsgade er allerede godt påvirket af Metroselskabets påbegyndte byggeri med afspærring af parkeringspladser og fortorve, boringer med alt for høje dB altsammen uden varsel suppleret med et ønske fra Metroselskabet om at samarbejde om deres arbejde. Det bringer minder fra tidligere metrobyggeri, der også gik voldsomt hårdt ud over borgerne ved Københavns Hovedbanegård, der stadig slikker sår og kæmper med erstatnings- og kompensationssager samt fysiske og psykiske men fra byggeriet og behandlingen fra Metroselskabet og Københavns Kommune.

Jeg mener, at en udvidelse af metroen i København skal ske for at gavne Københavns borgere og virksomheder mest muligt og berige deres hverdag, den skal være så økonomisk rentabel som muligt og funderes i grundig, uvildig viden om demografiske fremskrivninger og fysiske og psykiske påvirkninger af Københavns borgere ved alle faser af et metrobyggeri. Men: et metrobyggeri bør aldrig forårsage skade, hverken fysisk eller psykisk på Københavns borgere, forhindre virksomheders vækstmuligheder eller ødelægge de sparsomme grønne områder, der er i vores by. Et hensyn til at kunne komme hurtigere frem i byen end hvad cyklen formår, bør aldrig stå over hensynet til de københavnske borgeres velbefindende.

Det er min opfattelse, at det fremlagte høringsmateriale i forbindelse med M5, både fra nuværende høringsperiode men også de tidligere, hverken er fyldestgørende eller funderet i valide data. Særligt miljøkonsekvensvurderingen, trods det store arbejde, der uvtvivlsomt er lagt bag, er så mangelfuld, at det ikke er forsvarligt at lade den udgøre et oplysningsgrundlag udfra hvilket der skal tages beslutninger om anlægsarbejder, der har så voldsom en indgriben i de københavnske borgeres liv som en kommende M5 linje får.

Man efterlades med en klar fornemmelse af, at data, lovgivning, udsagn og erfaringer, der taler for en metroudvidelse er plukket ud af sammenhænge og samlet i en 600 siders miljøkonsekvensvurdering, imens al anden viden, der taler imod en udvidelse af M5 i den foreslåede form, behændigt er blevet mørkelagt for borgere og beslutningstagere.

Jeg vil forsøge at uddybe de aspekter af metrobyggeriet, der mangler i det nuværende høringsmateriale i håb om, at beslutningstagere vil kræve en ny miljøkonsekvensvurdering, inden de skal beslutte om noget så indgribende i borgernes liv skal vedtages:

1. **Er der overhovedet evidens for, at vi har brug for mere metro lige nu?**
2. **Hvorfor forties de menneskelige omkostninger ved et metrobyggeri?**
3. **Kan en ombudsinstitution sikre en retfærdig behandling af borgerne under et metrobyggeri?**
4. **Flyt M5 til Bernstorffsgade**

Helt overordnet vil jeg opfordre til, at man ikke foretager bindende beslutninger om en kommende metroudvidelse på nuværende datagrundlag, da det hverken belyser alle aspekter af et metrobyggeri eller er funderet i valid, uafhængig data.
Det er min klare anbefaling, at afvente yderligere kvalitative undersøgelser af tidligere metrobyggeriers påvirkning på Københavns borgere samt gentænke erstatnings- og kompensationsordningen, etablere en uafhængig ombudsinstitution samt gentænke placering af metrostationen ved Københavns Hovedbanegård, så den placeres i Bernstorffsgade, væk fra borgernes hjem og lige der, hvor der reelt er behov for den.

---

1. Er der overhovedet evidens for, at vi har brug for mere metro lige nu?
Som andre høringssvar pointerer, så er det ikke tilstrækkeligt belyst, om der overhovedet er behov for en metroudvidelse inden for de næste 10-15 år i København.

På borgermøder med Metroselskabet er det blevet forklaret, at den jord, der bliver gravet ud til den sydlige linje, skal bruges til at bygge den endnu ikke-eksisterende halvø, Lynetteholmen. Metroselskabet skal af med deres jord på en eller anden måde, og det gøres ved, at de betaler projektet Lynetteholmen for at tage imod den jord.[1] Dvs. behovet for at bygge Lynetteholmen er et argument for at bygge metroen. Jorden til Lynetteholmen burde man kunne finde andetsteds, det bør i hvert fald ikke udgøre et argument for at bygge en helt ny metrolinje.

Et andet argument er behovet for aflastning af nuværende linjer, da befolkningstilvæksten i København ifølge Metroselskabet vil stige markant. Dermed formoder man, at flere vil bruge metroen. I miljøkonsekvensvurderingen antages det, at befolkningstilvæksten i København vil stige med 110.000 nye indbyggere, men ifølge Danmarks Statistik er tallet nede på 40.000.[2] Sammenholder man dette med at Københavns Kommune netop har vedtaget lukninger af flere dagtilbud med afsæt i en nedgang i antallet af borgere i kommunen, er det påfaldende, at der i miljøkonsekvensvurderingen nævnes en stigning i antallet af indbyggere, der langt overstiger vurderingen fra en mere uvildig instans. Jeg mener ikke, at de data, der danner grundlag for tallene i miljøkonsekvensvurderingen og derfor udgør et tungt vejende argument for en udvidelse, er valide. Man fristes til at konkludere, at der er blevet plukket tal, der taler for en metroudvidelse og al anden data er bevidst mørkelagt og ignoreret. Borgerne bør kunne stole på, at de data politikerne vedtager anlægsarbejde og love på, er valide. Jeg opfordrer derfor til, at data for fremskrivning af befolkningstilvækst og andre relevante data, der skal danne et statistisk grundlag for vurdering af behovet for en metroudvidelse, stammer fra valide, uvildige instanser.

Jeg vil opfordre til, at beslutningstagere genbesøger argumenterne for, hvorfor der overhovedet skal bygges en metro, og stiller krav om en ny miljøkonsekvensvurdering, hvor datasæt om eksempelvis demografiske fremskrivninger af befolkningstilvæksten kommer fra uvildige kilder.

---

[1] https://www.stm.dk/presse/pressemoedearkiv/pressemoede-den-5-oktober-2018/
[2] Se høringssvar til nærværende høring fra foreningen *Byen for borgerne*

2. Hvorfor forties de menneskelige omkostninger ved et metrobyggeri?

Det er påfaldende, at de menneskelige omkostninger ved et metrobyggeri ikke er blevet undersøgt. Metroselskabet oplyser i deres miljøkonsekvensvurdering, at byggeriet må forventes at have en stor indvirkning, men hvad det præcist indebærer, står hen i det uvisse. Ved metroselskabets borgermøder blev de direkte spurgt, om de havde undersøgt, hvordan deres byggeri har indvirkning på borgerne. Det havde de ikke gjort, og de kunne ikke forklare hvorfor. Så uden at kende til konsekvenserne heraf, beder de om at få tilsidesat Miljølovgivningens bestemmelser og vores Bygningsreglementer i en særlig anlægslov, bestemmelser der netop er lavet for at minimere de menneskelige omkostninger ved byggeri.

Det er en ubehagelig tanke, at det åbenbart er helt i orden at bede om et ja til et så stort projekt som M5-linjen uden at kunne redegøre for, hvilken påvirkning det har på borgerne. Menneskelige omkostninger er et meget væsentligt aspekt af et metrobyggeri, der påvirker de økonomisk forhold, når der i omkostningerne af et byggeri bliver regnet på erstatnings- og kompensationssager, ekspropriationer, fremtidige lægeregninger for det offentlige på grund af fysiske og psykiske men, find selv på mere. Og det har altså menneskelige omkostninger at bygge en metro, på den måde man hidtil har gjort..

Med tanke på de mange vidnesbyrd fra tidligere metrobyggerier jeg har fået fra mine naboer ved Københavns Hovedbanegård, kan jeg godt forstå, at Metroselskabet gerne vil fortie de menneskelige omkostninger ved deres byggeri. Det er barske fortællinger, hvor borgere har stået og stadig står magtesløse overfor en hær af jurister fra et kynisk Metroselskab og en tavs Københavns Kommune. Det er ikke en situation, man kan stille borgerne i en gang til.

Jeg mener ikke, at man med et fingerknips kan tilsidesætte Miljølovgivningens bestemmelser og vores Bygningsreglementer for at haste et byggeri igennem. Det er ikke det værd - at blive hurtigere færdig er ikke et argument, der skal overgå hensynet til borgernes velbefindende. Den lektie burde vi have lært nu. Der er en grund til, at de bestemmelser er lavet. De grunde, synes jeg, man skylder borgerne at undersøge og medtænke i et projekt af denne størrelse.

Jeg vil opfordre til, at man igangsætter en grundig undersøgelse af de menneskelige omkostninger de tidligere metrobyggerier har haft og sammenholder med den viden, man allerede har om gener fra byggeri, inden man tager stilling til om et metrobyggeri, som det her er fremlagt, kan forsvares overfor de menneskelige omkostninger der vil være forbundet med det. Det nuværende høringsmateriale er påfaldende stille om dette essentielle aspekt af byggeriet og det vil ikke være forsvarligt at udsætte borgere for 10 års byggeri uden at kende til konsekvenserne.

---

3. Kan en ombudsinstitution sikre en retfærdig behandling af borgerne under et metrobyggeri?

I det vedlagte høringsmateriale er det uklart, hvordan de mange erstatningssager og kompensationssager, der utvivlsomt vil komme, skal forløbe. Den bitre erfaring fra tidligere byggeri fortæller, at sådan skal det bestemt ikke gøres igen. Det vinder ingen ved.

Nabobekendtgørelsen fra Cityringen, der af Metroselskabet refereres til som udgangspunkt for kompensationer, har vist sig ikke at være udtømmende i forhold til alle de scenarier, der opstod med tidligere metrobyggeri.

Der bør laves en kvantitativ og kvalitativ undersøgelse af, hvordan tidligere forløb har været, inden der kan tages stilling til, om det overhovedet er rentabelt at bygge metrolinjer, der indgriber så

voldsomt i borgernes liv, som denne linje vil gøre. En vigtig læring herfra er, at det skal være dem, der bygger, der skal bevise, at deres arbejde ikke forårsager skader på bygninger eller er til gene for borgerne, både fysisk og mentalt. At lægge bevisbyrden over på ganske almindelige borgere, har vist sig at have voldsomme konsekvenser for de borgere og resulteret i unfair behandling fra en hær af jurister fra Metroselskabet.

En idé, der opstod på et møde mellem borgerne ved Københavns Hovedbanegård var oprettelsen af en ombudsmand, der kan bistå borgerne med uafhængig teknisk og juridisk rådgivning i alle aspekter af metrobyggeriet og samarbejdet med Metroselskabet. Den fremragende idé er hermed givet videre i håb om, at en sådan institution kan aflaste de mange borgere, ikke kun ved Københavns Hovedbanegård men langs hele metrolinjen i arbejdet med Metroselskabet - for det er virkelig et arbejde oveni ens eget arbejde, sådan at skulle samarbejde med Metroselskabet samtidig med at man kæmper for sine børns nattesøvn midt i 85 dB og rystelser.

Hvad der kan erstattes og kompenseres skal også gentænkes. Sager fra tidligere skal gennemanalyseres for at finde ud af, hvordan man bedst muligt sikrer borgerne. Hvor var erstatningerne eksempelvis for tabt dagslys i 10 år? Hvad med honorar til de hundredevis af beboere, der frivilligt stillede op til det ene møde efter det andet med Metroselskabet? Hvad med de borgere, der nu lever med fysiske og mentale udfordringer som resultat af at blive vækket om natten med rystelser af støj med dB til langt ud over det tilladte? Hvad med de drømme om at bo med sin familie midt inde i byen, der brast, da man måtte indse, at man ikke længere kunne arbejde effektivt nok om dagen, på grund af gener fra byggeriet til at beholde jobbet og betale regningerne? Hvad med alle de ekspropriationssager hvor Metroselskabet kynisk tilbød en så lav pris for boligen, at man knapt havde penge til at flytte familien til forstaden? At udvide erstatnings- og kompensationsformerne vil unægteligt også betyde en større økonomisk omkostning, end hvad der indtil nu er beregnet. Derfor skal placeringen af M5 genberegnes med de rette tal for de rette udgifter.

Jeg opfordrer til, at man opretter en ombudsinstitution, der kan bistå borgerne både før, under og efter metrobyggeriet, og at man gentænker hele erstatnings- og kompensationsforløbene og anerkender, at bevisbyrden skal ligge hos den byggende part. En ny Nabobekendtgørelse skal udarbejdes i tæt samspil med borgerne og udformes på grundlag af nye undersøgelser af, hvad der rent faktisk har været behov for i disse forløb, og hvad man kan forvente, det vil koste. Først når man ved det, kan man tage en beslutning om, hvorvidt det er rentabelt at placere en metrolinje, hvor borgerne bliver generet i så voldsom grad som ved Københavns Hovedbanegård.

Man kan ikke først sige ja til at anlægge en metro for så senere at igangsætte en model for erstatnings- og kompensationsforløb. Det er ikke forsvarlig forvaltning af borgernes liv, der har krav på at vide sig sikre i, at den lovgivning, de bliver pålagt at leve under, også er funderet i en interesse i at forvalte deres liv forsvarligt.

---

1. Flyt M5 til Bernstorffsgade

Jeg tilslutter mig de andre høringssvar om metrostationen ved Københavns Hovedbanegård og beder om, at metrostationen her bliver gentænkt - vel og mærke gentænkt klogt. En placering på Reventlowsgade vil påvirke så mange borgere at omkostningerne til erstatning og kompensation og genoprettelse af grønne

områder og brostensfortove og alt det andet, der bliver ødelagt, langt vil overstige, hvad det ville koste at flytte den om på den anden side af Københavns Hovedbanegård til Bernstorffsgade.

Københavns Hovedbanegård er ét stort kaos af butikker og s-togsnedgange, busterminaler på både Bernstorffsgade og Tietgensbroen, der er så dårligt anlagt, at buspassagerer, turister og cyklister dagligt er til fare for hinanden. Her ligger den nuværende metronedgang, ikke i naturlig samspil med Københavns Hovedbanegård, men så langt væk, at jeg de par gange om ugen, jeg færdes der, altid møder et par forvirrede turister, der ikke kan finde vej ud til metroen. Så er der de andre turister helt ovre på den anden side, der febrilsk forsøger at nå over fodgængerfeltet på Bernstorffsgade til og fra Tivoli og den alt for store taxaholdeplads, med plads til alt for mange tomme taxaer. Og så er der den sørgelige plads foran den oprindelig hovedindgang ud mod Vesterbro, hvor ingen kan komme til for hinanden, hverken i bil, på cykel eller gåben. Det kan alt sammen gøres meget klogere med lukning af graven foran hovedindgangen mod Vesterbrogade og placering af en busterminal og et grønt område, en metronedgang ved Bernstorffsgade til M5 med en direkte forbindelse til s-togstunellen og M3 og M4. Voilá, et styks velfungerende hovedbanegård velintegreret med resten af de omkringliggende miljøer.

Og hvad med borgerne i området omkring Politigården og Glyptoteket? De er ikke forbundet med metro, hertil er nedgangen på Stampesgade til den nuværende metro simpelthen for langt væk. De ville blive forbundet, hvis der kom en nedgang ved Bernstorffsgade. Det samme vil alle de mennesker, man påtænker skal befolke Postbyen, de der arbejder hos Danske Bank og de mange andre virksomheder, der ligger i det område, for ikke at glemme de mange hoteller fyldt med turister, der gerne skulle kunne komme rundt til alle Københavns attraktionerne nemt og bekvemt og ikke ende deres dage med at løbe forvildet rundt inde ved elevatorskakten i den lille udgang til Reventlowsgade.

Metrostationen for M5 skal ligge på Bernstorffsgade, fordi det er der, behovet er. Den skal tænkes sammen med en tiltrængt opgradering og omrokering af hele Københavns Hovedbanegård og ikke bare i hast placeres som nu, med et argument om, at "dernede på Reventlowsgade ligger jo den anden metronedgang". Ja tak, det gør den, men ingen kan finde den.

Metrostationen ved Københavns Hovedbanegård skal placeres

1) hvor borgere ikke bliver syge af et metrobyggeri og hvor rekreative områder kan bevares.

2) hvor det ikke vil munde ud i erstatninger, kompensationer og rådgiversalær til tusindvis af de berørte borgere, foreninger og virksomheder ved Københavns Hovedbanegård for mange svimlende 100 millioner kroner.

3) hvor der reelt er behov for den, dvs. tæt på borgere og virksomheder, der ikke allerede er forbundet.

4) i sammenhæng med resten af Københavns Hovedbanegård.

Jeg opfordrer til, at placeringen ved Bernstorffsgade bliver gentænkt, hvor de ovenfor nævnte økonomiske omkostninger i forbindelse med erstatninger, kompensationer, eksproprieringer, langtidssygemeldinger, advokat og rådgiversalær m.m. medregnes i prisen for at placere metrostationen på henholdsvis Reventlowsgade eller Bernstorffsgade.
En analyse af placeringen ved Københavns Hovedbanegård bør også indeholde en grundig analyse af effekterne af at sammentænke en M5-linje med en opgradering af hele Københavns Hovedbanegård, som allerede er igangsat.
med en grundig økonomisk analyse af byggeriet sammenlignet med en lige så grundig økonomisk analyse af et byggeri ved Reventlowsgade, hvor beregninger af alle former for kompensation,

ekspropriering, genhusning, langtidssygemeldinger, advokat- og rådgiversalærer, herunder retssager, udbedring af bygningsskader, etablering, ombygning, drift, vedligehold og nedtagning af omfattende afværgeforanstaltninger m.m. medtænkes.
Placeringen af en metrostation i Bernstorffsgade skal også indtænke muligheden for Tivolis involvering, de kommende planer for ombygningen af Københavns Hovedbanegård samt en bedre organiseret og mere sikker busterminal.

Svar til: Høring 64791 af: Steven Rønhild

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
671

INDSENDT AF
Steven Rønhild

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Heklas Allé 13 ST.

HØRINGSSVAR

Efter at have deltaget i de to borgermøder onsdag d. 21/08-2024 og tirsdag d. 27/08-2024, samt kigget på kortet over den nye M5 linje har jeg to forslag til at forbedre linjen - se vedlagte tegning i bilag:

1. **Flyt stationen ved Sundbyøster Plads til Filipsparken**

Fordele:

a) **Forøg passagerantallet:** Amager Hospital (stor arbejdsplads) ligger lige ved siden af Filipsparken samt flere etageejendomme.

b) **Forbind hospitaler:** Hvis M5 gøres til en ring, vil Rigshospitalet og Amager Hospital ligge på samme linje, hvilket vil gøre det nemt for folk at komme til hospitalerne. Dette vil øge passagerantallet.

c) **Reducer transporttid:** Banen er væsentlig mere lige til Filipsparken end Sundbyøster Plads, hvorfor rejsetiden vil være kortere.

d) **Minimer risikoen for kompensation til husejere:** Ved at lade banen følge vejnettet (Grønjordsvej, Peder Lykkes Vej, og Elbagade) ligger der ikke huse ovenpå banen, hvorfor evt. kompensationer til husejere vil blive mindre (se den gule linje mellem DR byen og Filipsparken på tegningen i bilaget).

e) **Genbrug trafikalt knudepunkt:** Der holder lige så mange busser ved Filipsparken som ved Sundbyøster Plads. Taxaer vil have nemmere ved at sætte folk af eller samle folk op ved Filipsparken, idet der er veje på alle sider af parken. Dette er ikke tilfældet på Sundbyøster Plads.

f) **Bedre lokalitet:** Filipsparken er en større plads end Sundbyøster Plads,

hvor sidstnævnte i dag fungerer som en fin forlængelse af legeområdet for Sundbyøster Skole. Legeområdet vil blive ødelagt ved at lave pladsen om til en metrostation.

2. **Flyt stationen ved Lergravsparken til Amager Strand**

Fordele:

a) **Forbind Amager kyst til kyst / Rejs tværs over Amager hurtigere end nogensinde:** De to mest populære områder (Islands Brygge og Amager Strandpark) forbindes af en metrolinje, hvor det kun tager tre stop at hoppe imellem dem. Det bliver nemt og hurtigt at rejse tværs over Amager mellem de to kultursteder, hvilket vil øge passagerantallet, og gøre begge steder endnu mere attraktive – især også hvis M5 gøres til en ring, så indre by også nemmere kan benytte disse lokaliteter. M5 kan brandes som "Kystlinjen", idet den overvejende følger kystlinjen rundt på Amager, eller som "Kulturlinjen", idet den stopper ved en række kulturelle steder: Islands Brygge, DR Koncerthuset (DR Byen), Amager Strand, Refshaleøen etc.

b) **Aflast M2 - hurtigere ankomst til Hovedbanegården:** Allerede ved tredje stop fra Lufthavnen får vi splittet passagererne i dem, som skal til Hovedbanegården og videre (tag M5 vest over DR byen), og dem, der skal til indre by (fortsætter med M2 mod nord). Herved kommer passagererne hurtigere til Hovedbanegården og skal ikke vente til femte stop (Lergravsparken) for at skifte. Trykket ind mod indre by tages af tidligere.

c) **Minimer risikoen for kompensation til husejere:** Ved at lade banen følge vejnettet (Italiensvej, og Amager Strandvej) ligger der ikke huse ovenpå banen, hvorfor evt. kompensationer til husejere vil blive mindre. (se den gule linje mellem Filipsparken og v/Prags Boulevard Øst på tegningen i bilaget).

d) **Reducer transporttid:** Da banen omkring Amager Strand (se den gule linje på tegningen i bilag) består stort set kun af lige linjer, bliver rejsetiden kortere.

MATERIALE:
m5 foreslag.jpg

m5_foreslag.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Helene

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
670

INDSENDT AF
Helene

VIRKSOMHED / ORGANISATION
E/F Reventlowsgade 26-30

BY
KBH V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 26-30

HØRINGSSVAR

Hermed indgives høringsvar fra bestyrelsen for Ejerforeningen Reventlowsgade 26-30 på vegne af over 100 borgere ved Københavns Hovedbanegård.

Se vedlagte dokument.

MATERIALE:
hoeringssvar m5 - e f reventlowsgade 26-30.pdf

Høringssvar vedr. M5, Københavns Hovedbanegård

Indgivet af
Bestyrelsen for E/F Reventlowsgade 26-30 på vegne af over 100 borgere ved Københavns Hovedbanegård
1651 KBH V

Bestyrelsen for ejerforeningen Reventlowsgade 26-30 takker for det omfattende høringsmateriale vedrørende en mulig udvidelse af M5. Materialet er dog flere steder ikke fyldestgørende, og giver derfor anledning til usikkerhed om projektets validitet. Vi betvivler derfor, om alle aspekter er blevet belyst tilstrækkeligt til, at politikerne er i stand til at godkende de foreslåede metrolinjer og stationer, med henblik på at vedtage en anlægslov på veloplyst grundlag.

Da ejerforeningen også blev belastet af metrobyggeri under M3 og M4, er vores fokus på byggeriet ved Københavns Hovedbanegård, men vores betragtninger og bekymringer gør sig gældende for alle faser af det foreslåede byggeprojekt, herunder også de omfattende forberedende ledningsarbejder i lokalområdet ved Københavns Hovedbanegård.

Vi er af den opfattelse, at en udvidelse af metroen i København skal ske med henblik på at gavne Københavns borgere og virksomheder mest muligt, være så økonomisk rentabel som muligt og funderes i grundig, uvildig viden om demografiske fremskrivninger samt fysiske og psykiske påvirkninger af Københavns borgere før, under og efter et metrobyggeri samt under drift.

Det fremlagte høringsmateriale, herunder særligt miljøkonsekvensvurdering, belyser ikke disse aspekter tilstrækkeligt, for nogle punkter slet ikke. Vi mener derfor ikke, at det er muligt at tage stilling til en kommende M5-linje på baggrund af de nuværende oplysninger.

På de følgende sider skitseres de forhold, vi mener, der mangler at blive belyst før en anlægslov vedrørende en udvidelse af metroen kan vedtages:

1) **Metronedgang på Bernstorffsgade**
2) **Mangelfuld evidens for behovet for metroudvidelse**
3) **Manglende empiri for metrobyggeriets påvirkning af borgerne**
4) **Mangler ved udregning af kompensationsformer og -scenarier samt erstatninger og tabt ejendomsudvikling**
5) **Manglende beskrivelse af samarbejdet mellem borgere, bygherre og Metroselskab**

Overordnet opfordrer E/F Reventlowsgade 26-30 til, at der ikke foretages bindende beslutninger, før de i vores høringssvars nævnte aspekter af det skitserede metrobyggeri er blevet belyst tilstrækkeligt, da der - ligesom talrige andre høringssvar også berører - ikke foreligger et fyldestgørende grundlag for, at kunne vurdere både behovet for og konsekvenserne af, endnu en udvidelse af metroen i København på nuværende tidspunkt.

1) **Metronedgang på Bernstorffsgade**

Metroselskabet har ved deres borgermøde ikke kunnet redegøre for, hvorfor en kommende metrostation for M5 ikke kan placeres ved Bernstorffsgade med nedgang ved Tivoli og østindgangen til Københavns Hovedbanegård. Bustrafikale og forsyningstekniske udfordringer er blevet nævnt, men disse er også at finde ved den foreslåede placering på Reventlowsgade - udover en lang række andre udfordringer, der bliver nævnt i de følgende afsnit.

Herudover nævnes omstigningstiden mellem M3/M4 og M5 som en udfordring, men der findes allerede nu metrostationer hvor der er længere afstand mellem stationerne, blandt andet metrostationerne ved Kongens Nytorv og Frederiksberg, samt stationerne ved Nordhavn for henholdsvis metro og S-tog. En mulig løsning for at reducere omstigningstiden mellem M3/M4 og M5 ved en stations placering i Bernstorffsgade, kunne være at etablere et rullende fortov, ligesom stationerne ved Nordhavn. Omvendt vil en stationsplacering i Bernstorffsgade give kortere afstand til andre togspor på Københavns Hovedbanegård

En placering af en metrostation på Reventlowsgade vil påvirke flere tusinder af Københavns borgere i over 10 år. Borgere der allerede har været belastet af metrobyggeri i over 10 år tidligere. En placering af en metrostation i Bernstorffsgade vil derimod ikke påvirke de hårdt prøvede borgere, men give mulighed for en tiltrængt omorganisering af Københavns Hovedbanegård.

En placering i Bernstorffsgade hvor s-tog, metro, bus og taxaholdepladser tænkes sammen i en helhed med den kommende park på Vesterbrogade og pladsen foran hovedindgangen på Københavns Hovedbanegård, hvor graven lukkes vil binde Københavns Hovedbanegård smukt sammen med omgivelserne på Vesterbro og tilbyde let adgang til metroen. Det vil samtidig give mulighed for en tiltrængt grøn oase foran hovedindgangen og en bedre organiseret og mere sikker busterminal end den nuværende løsning på Bernstorffsgade og Tietgensbroen, hvor buspassagerer og forvirrede turister ofte karambolerer med cykeltrafikken. Ved at flytte busterminalen fra Bernstorffsgade til området foran Hovedbanegårdens hovedindgang på Vesterbrogade, inspireret af eksempelvis Nørreport station, vil der blive skabt et bedre flow internt på Hovedbanegården, da dette vil sprede passagerer ud på flere udgange og hovedindgangen på Københavns Hovedbanegård vil åbne sig ud mod Vesterbrogade og obelisken og skabe en bedre visuel sammenhæng.

En placering i Bernstorffsgade vil aflaste den hårdt belastede udgang ved Istedgade, der allerede nu ikke kan håndtere den mængde trafik, der kommer fra Københavns Hovedbanegård ned til metroen, heller ikke med den nyåbnede ekstra ind- og udgang. En sådan trafik vil kun blive intensiveret med endnu en station på Reventlowsgade.

En placering i Bernstorffsgade vil resultere i færre generede borgere, og vil derfor alt andet lige generere lavere økonomiske omkostninger, da borgere ikke i samme omfang skal kompenseres, flyttes, eksproprieres, langtidssygemeldes, lægebehandles, m.m.

En placering i Bernstorffsgade vil give en naturlig sammenhæng med Tivoli, hvilket tidligere har affødt en positiv respons fra Tivoli, hvor udsigten til en station ved Tivolis indgang også bød på en økonomisk håndsrækning fra Tivoli.

En placering i Bernstorffsgade vil skabe en bedre forbindelse til de mange andre attraktioner på Vesterbro som eksempelvis Palads, Kalvebod Bølge, Glyptoteket og Nationalmuseet, til de mange hoteller ved Bernstorffsgade, der nu ikke er nært forbundet til offentlig trafik og ikke mindst til de mange arbejdspladser i området omkring Politigården og Kalvebod Brygge og det nye store by- og boligområde 'Postbyen', herunder Danske Banks nye domicil.

En placering i Bernstorffsgade vil undgå at ødelægge dyrt nyanlagte brostensgader-, veje og grønne arealer omkring den vestlige side af Københavns Hovedbanegård ved Reventlowsgade, Stampesgade og Halmtorvet. Samtidig ville man kunne beholde de sparsomme, men absolut nødvendige parkeringspladser på Reventlowsgade.

E/F Reventlowsgade 26-30 opfordrer til, at placeringen ved Bernstorffsgade gentænkes med en grundig økonomisk analyse af byggeriet sammenlignet med en lige så grundig økonomisk analyse af et byggeri ved Reventlowsgade, hvor beregninger af alle former for kompensation, ekspropriering, genhusning, langtidssygemeldinger, advokat- og rådgiversalærer, herunder retssager, udbedring af bygningsskader, etablering, ombygning, drift, vedligehold og nedtagning af omfattende afværgeforanstaltninger m.m. medtænkes.
Placeringen af en metrostation i Bernstorffsgade skal også indtænke muligheden for Tivolis involvering, de kommende planer for ombygningen af Københavns Hovedbanegård samt en bedre organiseret og mere sikker busterminal.

2) **Mangelfuld evidens for behovet for metroudvidelse**

E/F Reventlowsgade 26-30 mener ikke, at det er tilstrækkeligt belyst, hvorvidt der er behov for en metroudvidelse inden for de næste 10 år i København.

Ifølge miljøkonsekvensvurderingen antager Københavns Kommune, at befolkningstilvæksten vil stige med 110.000 nye indbyggere. Danmarks Statistik, som ikke nævnes i miljøkonsekvensvurderingen, har en fremskrivning på ca. 40.000. Sammenholdes dette med at Københavns Kommune netop har vedtaget en lukning af flere dagtilbud i kommunen henover de næste 10 år med henvisning til en nedgang i antallet af borgere i kommunen, er det påfaldende, at der i miljøkonsekvensvurderingen nævnes en stigning i antallet af indbyggere, der langt overstiger vurderingen fra en mere uvildig instans.

For at kunne retfærdiggøre en vedtagelse af en ny metrolinje, mener E/F Reventlowsgade 26-30, at man bør kunne stole på, at de tal en vedtagelse beror på, er valide. Det mener vi ikke, de fremlagte data er, og opfordrer derfor til, at data for fremskrivning af befolkningstilvækst og andre relevante data, der skal danne et statistisk grundlag for vurdering af behovet for en metroudvidelse, stammer fra valide, uvildige instanser.

E/F Reventlowsgade 26-30 opfordrer til, at der laves en ny miljøkonsekvensvurdering med afsæt i data fra uvildige instanser herunder demografiske fremskrivninger af befolkningstilvæksten.

3) **Manglende empiri for metrobyggeriet påvirkning af borgerne**

Det vedlagte høringsmateriale nævner ikke, hvilke menneskelige omkostninger det har, at bo med et metrobyggeri og efterfølgende ved en metro i drift.

Til gengæld nævner miljøkonsekvensvurderingen, at Miljølovens bestemmelser om støj skal tilsidesættes i en anlægslov, da Metroselskabets byggeri vil støje over det tilladte på alle tidspunkter af døgnet. Men hvilke konsekvenser en sådan tilsidesættelse har, nævnes ikke, andet end at det må formodes at have stor indvirkning på borgerne. Hvad en stor indvirkning præcis indebærer, bliver ikke uddybet i rapportens konklusion om støj. På metroselskabets borgermøder kunne Metroselskabet heller ikke redegøre for konsekvenserne, med begrundelsen, at de ikke har undersøgt, hvordan deres byggeri påvirker borgerne. E/F Reventlowsgade 26-30 finder det kritisabelt, at dette aspekt af et metrobyggeri bliver ignoreret, og at en tilsidesættelse af bestemmelser i Miljøloven bliver nævnt som en selvfølgelighed, der ubesværet og uden konsekvenser kan afviges.

Beboerne i området omkring Københavns Hovedbanegård, hvor der før er blevet bygget metro, har ikke opløftende beretninger om at bo med et metrobyggeri. Der er fortællinger om:

- at manglende dagslys i 10 år pga. tildækkede vinduer fra de mørkegrønne plankeværk påvirkede humøret i en så negativ grad, at det tenderede til depression. I vores ejerforening vender størstedelen af opholdsrum og værelser ud mod Reventlowsgade. Det betyder, at 3/4 af lejlighederne bliver mørkelagt i hele byggeperioden. Ifølge bygningsreglements bestemmelser, skal der være både dagslys, udsyn og flugtveje i opholdsrum og værelser af "hensyn til individets døgnrytme og psykiske tilstand" - beboere i vores forening har mærket den konsekvens på egen krop.[1]
- at blive vækket om natten af vibrationer og støj fra nedsænkning af sekantpæle og andet vibrations- og støjskabende arbejde og skulle leve med de eftervirkninger, der følger af længerevarende mangel på sammenhængende søvn.
- at måtte sove med børn på badeværelser på grund af støj og vibrationer.
- daglige gener, forbundet med at indgange til opgange og gårdhaver blev spærret.
- nyanlagte grønne gårdhaver, der blev asfalteret, fordi brandmyndigheder ellers ikke kunne sikre borgernes liv i tilfælde af brand, da de andre adgangsveje var spærret af byggeri.
- at de, der arbejdede hjemme, ikke kunne gennemføre møder pga. støj og vibrationer.
- at de, der fik tilbudt at arbejde andetsteds, måtte tage hjem igen, da internettet det tilbudte sted ikke fungerede, og de ikke blev tilbudt et alternativ.
- at foreningers bestyrelsesmedlemmer og andre, der fik til opgave frivilligt at skulle samarbejde med Metroselskabet, fik stresslignende symptomer pga. mængden af henvendelser fra både beboer og Metroselskabet.
- at ens liv gik i stå, da de planer man havde for et salg af lejlighed ikke kunne gennemføres, da lejligheden faldt i værdi og Metroselskabets tilbud om opkøb lå langt under købspris, og man derfor måtte sætte fremtidige livsplaner på stand-by indtil metroen stod færdigbygget.

Alt dette, og mere til, pågik i over 10 år. Skal der anlægges endnu en metrostation i Reventlowsgade, er det 10 år til for de samme borgere. Dvs. den første fjerdedel af børnenes liv, til de er omkring de 20 år, det er begyndelsen på de ældstes otium og slutningen på deres liv, det er størstedelen af forældrenes arbejdsliv; alle de liv, skal leves under støj, vibrationer og manglende dagslys.

[1] Bygningsreglementets vejledning om lys og udsyn:
https://bygningsreglementet.dk/Tekniske-bestemmelser/18/Vejledninger/Generel_vejledning

Det påpeges ydermere at Vesterbro er den bydel i København med færrest grønne områder målt per indbygger. Specielt området omkring Reventlowsgade og Hovedbanegården har kun det sparsomme grønne område ved Halmtorvet som et nærliggende grønt område. Et område som vil blive inddraget til ekstra arbejdsareal.

Med de og mange andre erfaringer og viden i bagagen mener E/F Reventlowsgade 26-30 ikke, at det er forsvarligt at påbegynde endnu 10 års byggeri uden at igangsætte en omfattende uvildig undersøgelse af, om denne indgriben i borgernes liv har vedvarende negative konsekvenser, og i så fald hvordan det undgås.

Vi foreslår, at man generelt ikke tilsidesætter bestemmelser i Miljøloven og Bygningsreglementet ved anlægsarbejder og planlægger arbejdet efter de støj-, vibrations- og arbejdstidsbestemmelser, der allerede foreligger uagtet at det vil tage længere tid at udføre anlægsarbejdet. Usikkerhed omkring hvordan det påvirker mennesker at tilsidesætte bestemmelserne er for stor.

E/F Reventlowsgade 26-30 opfordrer til, at der laves en uvildig kortlæggelse af tidligere metrobyggeri, hvor kvalitative og kvantitative undersøgelser af borgernes fysiske og psykiske helbred før, under og efter byggeriet samt når metroen er i drift belyses, sammenholdt med undersøgelser fra lignende projekter og andre data på menneskers helbred i forbindelse med større og længerevarende anlægsbyggeri.
Vi mener ikke, at det nuværende høringsmateriale genererer nogen viden om dette aspekt. Dermed kan der ikke forsvarligt vedtages en anlægslov, da det er usikkert, hvad konsekvenserne for borgerne er ved en tilsidesættelse af Miljølovens bestemmelser.

4) **Mangler ved udregning af kompensationsformer og -scenarier samt erstatninger og tabt ejendomsudvikling**

E/F Reventlowsgade 26-30 savner et fokus på kompensation i det vedlagte materiale. De tidligere kompensationsforløb i forbindelse med etableringen af M3 og M4 var mangelfulde og ustrukturerede. Der var mange kompensationscenarier, der ikke blev taget højde for. Overordnet savner vi en redegørelse for kompensationsscenarier samt udregning af formerne herunder også tabt fortjeneste på ejendomssalg samt tabt fortjeneste på mulig ejendomsudvikling.

Der blev eksempelvis ikke taget højde for, at foreninger gerne vil udvikle deres ejendomme under et metrobyggeri og efterfølgende ved eksempelvis at etablere altaner, indvinde loft til tiltrængt beboelse eller udskifte til tungere, men mere energibesparende tag. Ejere, herunder også Tivoli, har fået byggeansøgninger afvist, da metrobyggeriet tager udgangspunkt i bygningens vægt inden et metrobyggeri. Bliver bygningen gjort tungere ved f.eks. etablering af energibesparende tag, kan bygningen synke ned til metroen. Ved ikke at beregne de påvirkede bygningers udnyttelsespotentiale og dermed mulig forøgelse i vægt, forhindrer et metrobyggeri, at ejere og foreninger kan udnytte udviklingspotentialet. Hermed forsvinder bygningens udviklingspotentiale for fremtiden og foreninger fratages muligheden for at optimere bygningen. Vurderingsstyrelsen fastsætter ejendoms- og grundværdien efter udviklingspotentialet, og det er uvist, hvordan styrelsen forholder sig til, at udviklingspotentialet reelt ikke lader sig gøre på grund af mangelfulde udregninger i forbindelse med et metrobyggeri. En forening i området ved Stampesgade har allerede fået afslag på en ansøgning om forbedring, med henvisning til at metroen i Stampesgade ikke kan bære det.

Følgende opremser eksempler på kompensationsformer, vi mener, bør indgå i høringsmaterialet, med afsæt i scenarier fra tidligere byggeri, som enten ikke er blevet kompenseret korrekt eller slet ikke er blev medtaget som en mulighed for kompensation. Listen er ikke udtømmende:

- der bør differentieres i kompensationsmulighederne, da generne er forskellige alt efter hvor højt eller lavt, man bor og arbejder.
- der bør kompenseres for gener relateret til lastbilkørsel, afspærringer af cykelstativer og parkeringspladser, så det ikke kun er borgere og virksomheder i bygninger, der har grænseflade til en byggeplads men også påvirkede borgere i andre bygninger, der får ret til kompensation.
- der bør identificeres og differentieres mellem flere typer af gener, herunder støjgener, gener fra manglende dagslys, gener fra belysning af arbejds- og byggepladser, gener der omhandler manglende adgang til dele af bygning og gårdarealer.
- der bør fokuseres på, at de borgere og foreninger, der tidligere har været udsat for metrobyggeri, bliver kompenseret med afsæt i, at det nu er 10 år mere af deres liv, der bliver påvirket.
- der bør fokuseres på erstatning for tabt arbejdsfortjeneste for de borgere, der arbejder selvstændigt og/eller hjemme.
- der bør fokuseres på honorar til de borgere, der forventes at stå til rådighed for anlægsarbejdet baseret på de involverede borgeres løn.
- der mangler redegørelse for, hvordan borgere, der oplever mentale udfordringer både før, under og efter et byggeri og i drift, kan kompenseres for lægehjælp, medicinering, psykolog og psykiater, m.m.

- der mangler anerkendelse af, at gener i forbindelse med anlægsbyggeri vil kunne vise sig år efter endt byggeri, f.eks. som koncentrationsbesvær, blodpropper og infertilitet hos de børn, der er vokset op i partikelforurening, støj- og vibrationsgener fra metrobyggeri, og at borgere med disse eftervirkninger dermed altid vil være erstatningsberettigede.[2]
- der bør fokuseres på erstatning for manglende salg af lejlighed både før og under metrobyggeriet
- der bør redegøres for hver enkelt påvirket ejendoms udviklingspotentiale med henblik på at tage højde for dette under udregning af konstruktionen af metrobyggeriet, så ejere ikke står uden udviklingsmuligheder efterfølgende.
- der bør kompenseres for gener, der fremkommer under drift, herunder rystelser og vibrationer, når metroen kører ved bygningen, som må forventes værre end dem der pt. fremkommer fra driften af M3/M4, da M5 er skitseret til at blive anlagt højere i jorden end M3/M4 er. Dette kunne undgås ved at grave metroen dybere ned.
- der bør være klare retningslinjer for beregning af erstatning for bygningsskader forårsaget af anlægsarbejdet.
- der bør kompenseres for forringede låne- og finansieringsmuligheder for ejere før, under og muligvis efter anlægsarbejdet, da det må forventes at realkreditinstitutter og banker vil værdiansætte boliger lavere for et mitigere mulige tabsrisici for deres forretningsførelse.
- der bør kompenseres for de foreninger, der ikke kan udleje lokaler til eksempelvis erhverv, da de mister indtjening i de år i bygge- og kompensationsperioden. En forening har ikke kunnet udleje deres erhvervslokaler siden byggeriet af M3/M4 på grund af skader forårsaget af Metroselskabet, men erstatningssagen pågår stadig og i den periode må lokalet ikke tages i brug.
- der bør tages højde for andre aktørers projekter i byggefasen, der ikke er en del af metrobyggeriet i en erstatnings- og kompensationsudmåling; er et støjende anlægsarbejde netop færdiggjort inden metrobyggeriets planlagte opstart bør metrobyggeriet udskydes i et par år for at give borgerne ro fra anlægsarbejde.
- der bør tages højde for andre aktører i byggefasen eksempelvis HOFOR, og de gener, disse anlægsarbejder medfører. HOFOR har allerede gjort opmærksom på deres arbejde i metrobyggeriet i et høringssvar.

E/F Reventlowsgade 26-30 forventer, at bevisbyrden i et erstatnings- og kompensationsforløb ligger hos Metroselskabet. Metroselskabet må bevise, at deres anlægsarbejde ikke har forårsaget skader på bygninger og gener for borgerne både de fysiske og mentale. Den omvendte bevisbyrde, man tidligere har anvendt, hvor den enkelte borger skal bevise Metroselskabets skyld har vist sig ikke at være holdbar og er udmundet i unfair kompensationsforløb.

[2] Artikler om ny forskning på støj- og partikelforuerings påvirking på mennesker af Mette Sørensen m. fl.l:
https://videnskab.dk/krop-sundhed/forskere-finder-mulig-sammenhaeng-mellem-luftforurening-vejstoej-og-evnen-til-at-faa-boern/
https://academic.oup.com/eurjpc/article/31/1/131/7279957?login=false
https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213231723003968?via%3Dihub
https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0269749116320917

E/F Reventlowsgade 26-30 opfordrer til, at der samles empiri om erstatnings- og kompensationsforløbene fra tidligere byggeri, der grundigt belyser alle aspekter af et metrobyggeri både før under og efter samt under drift, og sammenholdes med undersøgelser om gener i forbindelse med byggeri, således at borgerne sikres et ordentligt og fair erstatnings- og kompensationsforløb.
Vi mener, det er essentielt for et erstatnings- og kompensationsforløb, at bevisbyrden skal ligge hos Metroselskabet og ikke pålægges den enkelte borger.

5) **Manglende beskrivelse af samarbejdet mellem borgere, bygherre og Metroselskab**

Under tidligere metrobyggeri har borgere, virksomheder og foreninger manglet kompetent og uvildig vejledning både i forbindelse med pludseligt opståede skader på grund af Metroselskabets byggeri men også ved udmåling af diverse erstatnings- og kompensationsscenarier, samt bistand ved fysiske møder med Metroselskabet, hvor der eksempelvis skulle forhandles et køb af lejlighed, fordi ejeren ikke længere havde kræfter til at bo der.

Metroselskabet har fortalt ved borgermøder samt i deres materiale, at et godt samarbejde er essentielt for et vellykket byggeforløb. Desværre er det ikke vores erfaring, at Metroselskabet har været samarbejdsdygtige, særligt i forbindelse med opståede problemer, erstatningsudmålinger eller krav om adgang til bygningsinstallationer. Heller ikke ved nuværende byggeprojekt har der været udvist samarbejde, da Metroselskabet midt i nuværende høringsperiode afspærrede parkeringspladser og fortove ved Københavns Hovedbanegård for uden varsel at påbegynde et arbejde med at undersøge grundvandet - et arbejde, der i øvrigt støjede udover de tillade dB.

E/F Reventlowsgade 26-30 mener, at der i høringsmaterialet mangler afsnit om rammerne for samarbejdet mellem borgere, bygherre og Metroselskab.

- Hvilke krav kan stilles til varslinger om opstart af byggeri?
- Hvilke krav kan stilles til varslinger om strømafbrydelser?
- Hvilke krav kan stilles til opsætning af det grønne hegn?
- Hvilke krav kan stilles til borgernes hjælp i forbindelse med adgang til bygninger og disses installationer?
- Hvem har ansvaret for borgernes og virksomhedernes sikkerhed ved eksempelvis at sikre, at de grønne hegn ikke bruges som ophold for pushere, narkomaner og andre, som var tilfældet ved de andre metrobyggerier?

På linje med andre høringssvar mener vi, at mange af de knaster, der kan opstå i sådan en byggeproces kan afhjælpes, ved at der etableres en uafhængig teknisk og juridisk ombudsinstitution i forbindelse med anlægsarbejde, som kan bistå borgere og virksomheder, der bliver påvirkede af et metrobyggeri. Dette mener vi, er essentielt for at sikre et godt samarbejde mellem bygherre og borgere, for at sikre en demokratisk og fair tilgang til erstatnings- og kompensationssager for den enkelte borger og virksomhed og for at sikre tilliden til, at politikerne har borgernes velbefindende i højsæde når beslutninger, der indgriber så markant i borgernes hverdag, skal tages.

E/F Reventlowsgade 26-30 mener, der bør etableres en uafhængig teknisk og juridisk ombudsinstitution i forbindelse med anlægsarbejde, som kan bistå borgere og virksomheder, der er påvirkede af anlægsarbejder som et metrobyggeri i alle aspekter af byggeriet, også under sager om kompensationsudmåling, ekspropriering, flytning, erstatning for bygningsskader på ejendomme og tabt arbejdsfortjeneste, tabt ejendomsfortjeneste m.m.

Svar til: Høring 64791 af: Mia B. R. Nielsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
669

INDSENDT AF
Mia B. R. Nielsen

BY
København V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 5

HØRINGSSVAR

Skal man græde eller le eller bare blande sig helt uden om denne gang? Tage tyren ved hornene og håbe at man slipper med livet i behold!

M5 er allerede sat i gang, inden høringsperioden er slut! Kæmp for alt, hvad du har kært/lært eller ta' benene på nakken.

Når man læser høringssvarene tegner der sig et tydeligt billede af at bydelene er adskilt og hver har deres eget område at passe på, ifbm. M5

Det kan betyde at der ikke er nogen fælles gennemslagskraft og krav, overfor de involverede partner ifht. at være borger i København og blive hørt!
Nogle af os er gamle i gårde omkring et Metrobyggeri og andre skal først til at skal opleve det på egen hånd.

Omkring Hovedbanen er vi først lige ved at nå hen til et sted som minder os om en tid fra før metrobyggeriet gik i gang. Som vi sagde dengang er det ikke fordi vi ikke ønsker metro til døren og som binder byen sammen, men alt det der følger med et sådan stort anlagt byggeri lige midt i gaden, lige op ad husene, lige ind af vinduerne, lige midt om natten, lige midt i morgenmaden og aftensmaden, lige midt i weekenden, i ferierne osv.

Støj, møg, rystelser konstant og ofte over grænseværdierne, ingen reel mulighed for at klage, blive hørt eller taget seriøst. Alt dette som ingen ved eller kender til, før det pågår udenfor der, hvor du har valgt at bo med din familie.

Derfor dette Opråb: Lad **BERNSTORFFSGADE** komme i spil, lad hele området omkring Hovedbanen gå fri, denne gang og lyt til ALLE, der bliver berørt og involveret af byggeriet M5!

Forbered nye borger, som ikke har prøvet det før, giv os gunstige betingelser fra start af, behandle os med respekt og ligeværd igennem hele processen.

Til Københavns Kommune, Metroselskabet mfl. brug nu venligst de erfaringer i allerede har fået fra

os, ifbm. styringen af Metro-byggeriet.

Lad ikke de “historiske” akter i arkiverne gå tabt, hver gang der startes op.

Lyt til os og udvis gerne rettidig omhu, så det ikke kommer til at handle om, hvad der er nemmeste, hurtigst, billigst og prestigefyldt.

Lige en undring: Hvor er Vesterbro Lokaludvalg’s høringssvar?

Svar til: Høring 64791 af: Marie Louise Meyland

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
668

INDSENDT AF
Marie Louise Meyland

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 68

HØRINGSSVAR

Metroen bør være under jorden.

Vi valgte for 11 år siden at bosætte os på Margretheholm med vores to børn. Vi havde boet i flere år boet på Vesterbro, men vi manglede direkte udgang til grønne arealer, lys, luft og ro i vores hverdag. Vi ønskede samtidig at bo tæt på vores arbejdspladser og har ikke fortrudt et sekund, at vores hjem blev på Margretheholm. Vi bruger til hverdag de grønne områder og nyder den stilhed, der findes så tæt på byen. Vi er derfor dybt bekymret for den radikale ændring, det vil betyde for hele vores nærmiljø og hverdagsliv, hvis en metroforbindelse blev anlagt over jorden. Vi håber derfor at metroen vil blive placeret under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
667

INDSENDT AF
Charlotte

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel heides gade 8b 4th

HØRINGSSVAR

Som borger i Københavns kommune vil jeg udtrykke min bekymring vedrørende stationen "v/Bryggebroen" på den potentielt kommende M5 linje.

Reelt behov?

Min første bekymring går på om der reelt er et behov for metrostationen "v/Bryggebroen". Der findes allerede to metrostationer (Islands Brygge og Havneholmen) samt en s-togs station (Dybbølsbro) inden for kort gå afstand. Dertil vil beboerne i den sydligste del af Islands Brygge få nem adgang til metrostationen Enghave Brygge når den planlagt cykelbro bygges.

Ifølge Islands Brygge Sogn (Islands Brygges Sogn bliver delt i to | Islandsbryggessogn.dk) bor der cirka 18.000 mennesker i sognet. Det beskrives i Miljøkonsekvensvurderingen at der forventes 7.000 daglige påstigninger. Antallet af påstigninger virker til at være et meget højt tal, når man tager antallet af beboere i betragtning (hvoraf en del vil bo tættere på andre metrostationer) og den begrænsede mængde erhverv. Islands Brygge nyder netop godt af at ligge meget centralt, der vil derfor være en stor del af beboerne, som vil foretrække at benytte andre former for transport middel fx cykel eller s-tog (som nemt tilgås via Dybbølsbro station).

For nyligt har det været oppe i medierne, at langt færre benytter metroen end hvad prognoserne forudså. Jeg mener på baggrund af dette samt ovenstående, at det bør genovervejes om den foreslåede station opfylder et reelt behov (Nye passagertal for den københavnske metro lander langt under prognosen | Ingeniøren; Halvtomme tog til 25 milliarder: Metro har langt færre passagerer end forventet | København | DR).

Bekymring påvirkning på trafikken omkring "v/ Bryggebroen"

Der har i den seneste periode været meget fokus på mængden af lastbiler som kører på Artillerivej i forbindelse med Lynetteholm byggeriet til stor gene for beboere op til Artillerivej, samt den store mænge af børnefamilier som skal aflevere børn på Skolen på Islands Brygge og de mange

daginstitutioner der ligger langs Artillerivej. Under metrobyggeriet, vil man øge antallet af lastbiler der kommer til at kører af Artillerivej betragteligt.

Axel Heides gade er allerede en meget befærdet vej, da mange cykelister benytter vejen når cykler over Amagerfælled og Bryggebroen i begge retninger. Herudover er der mange forældre og børn som har behov for at krydse Axel Heides gade for at transportere sig til daginstitutionerne og de to afdelinger af Skolen på Islands Brygge. Ved at tilføje en høj mængde lastbiler og anden trafik fra en metrobyggeplads, vil man blot tilføje endnu mere trafik til en meget befærdet vej, med høj risiko for ulykker.

Bekymring ang. tidligere brugte kompensationsmodel (jf. Nabopakkebekendtgørelsen).

Af Miljøkonsekvensvurderingen fremgår det hvordan man forventer at byggeriet vil støje og påvirke naboerne til byggeriet i dag-, aften- og nattetimerne i de forskellige stadier af byggeriet. Selvom denne høring ikke direkte behandler kompensationsmodellen bør det overvejes, om man som en del af en eventuel beslutning om at bygge M5 skal have et krav om at naboerne kompenseres tilstrækkeligt. Med den tidligere brugte kompensationsmodel mener jeg ikke at naboerne til byggeriet kompenseres tilstrækkeligt af flere årsager:

1. Tidligere beløb er af så lille karakter, at det ikke vil være muligt at finde en anden bolig i nærområdet for kompensationen. Især børnefamilier, som har børn i skoler og institutioner i området, er afhængige af at kunne blive boende inden for en kort radius af deres nuværende bolig.
2. I den nuværende model kompenseres naboerne larm i aften- og nattetimerne. Dagsintervallet svare stort set til al den tid et normalt barn er vågen. Det vil sige at der ikke kompenseres for at man fx ikke kan benytte ejendommenes legepladserne eller opholde sig på altanerne pga. støj. Derudover har børnefamilier en del dage hvor man er hjemme pga. fx sygdom, lukkedage i institutionerne, ferie m.m. hvor man må forventes at børnene har behov for at sove middagslur etc.
3. Den nuværende model bygger på et forældet syn på hvornår man er hjemme. Som nævnt ovenfor kompenseres naboerne ikke for støj i dagtimerne. Især siden Corona epidemien er vi mange som har fået en mere fleksibel hverdag, hvor vi arbejder hjemme fra flere gange om ugen og/eller kan have behov for at arbejde hjemmefra på skæve tidspunkter af døgnet. Men som beboer kompenseres man ikke for den gene, som larm vil have i dagstiden.

Svar til: Høring 64791 af: Jonas Rugaard

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
666

INDSENDT AF
Jonas Rugaard

BY
København

POSTNR.
1452

ADRESSE
Teglgårdstræde 5,3

HØRINGSSVAR
Refshaleøen er et blomstrende kulturelt og grønt åndehul midt i København. I midten af dette åndehul ligger en af Danmark største lystbådehavne.

Det burde være åbenlyst, at beholde og udvikle dette område som kulturinstitution, ikke fylde det halvt op med jord, bygge skæmmende højbaner tværs igennem, eller lukke sejlbådene inde bag broer.

Uagtet, at der endnu ikke ligger endelige godkendelser på byggeplanerne for Lynetteholmen, og man derfor kunne spørge sig selv, hvorfor en metrobeslutning skal hastes igennem allerede nu, så er det ubegribeligt, hvorfor By & Havn, Metroselskabet og Københavns Kommune ikke snart begynder at se området og havnen som en attraktion til bevarelse og udvikling fremfor afvikling.

Det var derfor en glædelig nyhed, at partierne bag budget aftalen for København 2025, vil undersøge muligheden for at grave en ny kanal mellem krudtløbet og Margretheholm Havn:
https://www.magasinetkbh.dk/indhold/ny-kanal-pa-vej-syd-refshaleoen?fbclid=IwY2xjawFhTWBleHRuA2FlbQIxMQABHQTVUHGSR2CtrXuc2vEZ0hubgFWNTKGxpyQz-JGvB5tVI1nyOgyGhhBKwA_aem_bVaK2tjSGSsf20_hQvdgWw

Det kunne netop være første spadestik til at integrere Margrethehoim i et nyt blåt byrum til gavn og glæde - ikke alene for de eksisterende beboere og besøgende i området, men også - og ikke mindst - for de mange planlagte beboere på Lynettehoimen.

Med det blik på, så er det faktisk næsten gratis, at skabe Københavns - eller måske Danmarks - største marina et stenkast fra Kongens Nytorv. En marina, der allerede har aktivitet året rundt med fællesskab, historie og kulturhistorie. En marina der allerede har etableret sejlerskole for både børn og voksne, dykkerklub, værft, restaurant og klubhuse. En marina der allerede i dag tiltrækker mange sejlende turister, men som har potentiale til langt mere. En marina, der kunne blive et både kulturelt og vandsportsligt mødested for langt flere end det er i dag.

Man kan altid bygge en havn. Men at fylde den med liv og aktivitet er ubetaleligt.

Så derfor:
- Selvfølgelig skal en kommende metro føres under jorden
- Selvfølgelig skal der graves en kanal til krudtløbet
- Selvfølgelig skal Margretheholms Havn både udvides og fornyes

Og selvfølgelig skal det ske med respekt for havnens historie og eksisterende fællesskab.

Grib den dog.

Svar til: Høring 64791 af: Birgitte Odgaard Nielsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
665

INDSENDT AF
Birgitte Odgaard Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Metrogruppen ved København H

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 24 st th

HØRINGSSVAR

Metro-borgergruppen ved **København H** har følgende kommentarer til den foreliggende Miljøkonsekvensrapport. Metro-borgergruppen repræsenterer mere end 600 beboere og består af 7 beboerforeninger. Vi føler, at vi står med ryggen mod muren: 10 års voldsom byggebelastning bogstaveligt talt få meter fra vore hjem under anlægget af M3/M4 og nu yderligere 10 års støj, vibrations- og støvhelvede ved anlægget af M5. 20-tyve- år sammenlagt Det kan ikke være meningen. Der findes alternativer! Vedhæftet vores høringssvar.

MATERIALE:
hoeringssvar m5 koebenhavn h.pdf

Høringssvar M5 København H

Introduktion

Overordnet er vi særdeles bekymrede ved udsigten til næsten 10 års fornyet byggearbejde umiddelbart foran vores vinduer, døre og porte. Det er os bekendt ikke tidligere sket her til lands, at så mange borgere i næsten 20 år sammenlagt (M3/M4/M5) er blevet udsat for en så massiv og tæt byggeaktivitet, som i perioder afstedkommer rystelser, støj og partikelforurening, der i voldsom grad reducerer livskvaliteten og udgør en decideret sundhedsfare. Læg hertil skader på facader, sætningsskader, et utrygt nærmiljø samt ydmygende og udmattende forhandlinger med Metro om erstatninger. Den samlede byggeperiode udgør omtrent 25% af et menneskeliv, og den kommende byggeperiode for M5 svarer til den samlede skoletid for de børn fra området, som begynder deres skoleforløb ved byggeriets start. Vi mener, at det er påfaldende på grænsen til det kritisable, at denne dimension ikke er medtaget i Miljøkonsekvensvurderingen, som fremstår mærkværdig historieløs. Det kan simpelthen ikke være meningen, at vi skal udsættes for en sådan belastning endnu engang.

Vi vil derudover påpege, at mange beboere, som oplevede anlægsfasen af M3/M4, allerede nu er stærkt påvirkede ved tanken om yderligere 10 år med intenst byggeri. Flere beboere har derudover udviklet en udtalt følsomhed for støj og rystelser, som i det normale daglige byliv kan kontrolleres, men som ved det foreslåede byggeri må formodes at afstedkomme alvorlige psykiske og fysiske reaktioner og forstærke langvarige følgevirkninger.

Vi mener, at denne dystre baggrund bør give anledning til rationelle og empatiske overvejelser hos beslutningstagerne vedrørende alternativ placering, udformning, procesforløb og afværgeforanstaltninger. Man bør ikke udsætte borgere for en så omfattende negativ belastning i så lang tid (20 år). Vi stiller derfor en række krav, som uden at være præcedensskabende vil kunne implementeres ved Kbh H.

Det er vores indtryk fra de offentlige høringsmøder, at der er en oprigtig og seriøs vilje hos embedsværket i Metroselskabet og Københavns Kommune til at indgå i et fællesskab med de berørte borgere for at minimere gener og opnå de bedst mulige løsninger. Vi er imidlertid også bevidste om, at embedsfolket nødvendigvis skal udvise en tæt loyalitet til de beslutninger og retningslinjer, som de demokratisk valgte politikere har fastlagt. Dette kan dog i vores optik involvere en risiko for en mindre

visionær og mere tunnelsynet tilgang til optimale/kreative løsninger, som kan imødekomme de berørte borgeres behov. Vi skal derfor opfordre politikerne til at give de tilknyttede embedsfolk vide rammer til at undersøge og fremlægge de alternative forslag og forbedringer, som er høringsfasens egentlige mål. Vi opfordrer politikerne til at udvise samme seriøsitet, som vi fornemmer hos embedsværket. Giv fagfolkene den nødvendige tid til undersøgelser, analyser og overvejelser. Således vil høringsfasen vinde i demokratisk substans og ikke bare være en formel pligtøvelse i henhold til love og regler.

Vi mener, at det ikke kan være rimeligt og retfærdigt at beboerne bag Kbh H skal igennem endnu et metrobyggeri, og vi appellerer til at Bernstorffsgade genovervejes som metrostation ligesom det også bør overvejes at arbejde med et alternativt underjordisk byggeforløb i Reventlowsgade.

Bernstorffsgade

Placeringen af stationen ved København H bør flyttes fra Reventlowsgade til Bernstorffsgade. Placeringen her er forbundet med både trafikale, forsyningstekniske og muligvis økonomiske udfordringer, men er på ingen måde teknisk umulig. Fordelen ved anlæggelse af stationen i Bernstorffsgade er umiddelbart indlysende: Hundredvis af mennesker i området undgår voldsomme byggebelastninger, og der spares mange millioner på afværgeforanstaltninger og kompensationer. Afstanden mellem en station i Bernstorffsgade og S-togssporene, som fremhæves som en logistisk udfordring, er ca. 160 m målt direkte (det dobbelte af afstanden mellem M1/2 og M3/4 på Kongens Nytorv) og vil f.eks. kunne betjenes af rullende fortove.
Vi skal indtrængende opfordre til at genoverveje beslutningen om stationens placering, og vi skal opfordre til at supplere Miljøkonsekvensvurderingen med en lige så grundig vurdering af placeringen i Bernstorffsgade samt en eventuel komparativ økonomisk beregning. Det er vores klare opfattelse, at menneskers sundhed og livskvalitet bør veje tungere end økonomiske hensyn. Der vil være mange fordele ved den fremtidige driftsfase, hvor større nærhed til store arbejdspladser og attraktioner som Tivoli, Danske Bank og de mange større virksomheder langs Kalvebod Brygge kan fremhæves. Det vil desuden give et væsentlig bedre flow til den nyanlagte fjernbusterminal og det kommende store nye boligområde 'Postbyen'. Generelt vil en placering i Bernstorffsgade give et langt bedre trafik-flow for passagerer,

der benytter den offentlige transport ved Københavns Hovedbanegård.

Underjordisk anlægsarbejde i Reventlowsgade

Det bør undersøges om de massive gener for naboerne til et eventuelt byggeri i Reventlowsgade kan minimeres ved at vælge en (næsten) udelukkende underjordisk anlægsløsning. Ifølge eksperter på høringsmøderne er en sådan løsning mulig, og vi efterlyser derfor en mere grundig og tilgængelig teknisk analyse og miljøvurdering af en sådan løsning, eventuelt også her suppleret med en økonomisk sammenligning.

Det planlagte anlægsarbejde i Reventlowsgade

For så vidt at den skitserede planlægning i Miljøkonsekvensrapporten bliver rammerne om et kommende anlægsarbejde har vi følgende krav:

De sundhedsmæssige konsekvenser

Hvis det besluttes at anlægge endnu en metrostation bag Hovedbanegården, så vil vi beboere sammenlagt opleve omkring 20 års metroarbejder og den medfølgende støj- og partikelforurening samt rystelser.

I Miljøkonsekvensrapporten behandles sundhedskonsekvenserne nærmest ikke, og konklusionen er, at man heller ikke har undersøgt dem. Vi finder det kritisabelt, at Staten og Metroselskabet ikke i det mindste undersøger, hvad så indgribende arbejder over en 20-årig periode har for de mange mennesker, der udsættes for dem.

Der refereres ganske kortfattet i rapporten (s. 303) til de kumulative effekter, de estimerede nye 10 års metroarbejde forventes at have på lokale borgere. Der forventes 'større påvirkning' og at 'de kumulative virkninger potentielt kunne få såvel sundhedsmæssige konsekvenser som væsentlige påvirkninger af de berørte menneskers livskvalitet'.

Disse meget svage formuleringer er yderst kritiske og reflekterer på foruroligende vis rapportens mangel på respekt for os beboere, som skal udsættes for endnu et metrobyggeri. Vi mener, at når det

besluttes at undersøge et potentielt metrobyggeri bag Hovedbanegården, så bør man gøre sig den ulejlighed netop at undersøge de kumulative effekter af 20 års støj, rystelser og partikelforurening for beboerne og ikke blot konkludere at "potentiel kumulative virkninger ikke kan vurderes". Da forfatterne bag miljøkonsekvensrapporten ikke har indhentet faglig ekspertise til at vurdere dette, fremstår rapporten også her historieløs og uden respekt for beboerne og deres sundhed.

Vi stiller os ikke tilfreds med en sådan ligegyldig indstilling til sundhedsspørgsmålet og kræver en uafhængig vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser for lokale borgere i forbindelse medet eventuelt metroarbejde ved Københavns Hovedbanegård – ikke over de forestående 10 år, men over de 20 års belastning, som vi samlet set udsættes for.

Afværgeforanstaltninger støj

- Lavfrekvent støj er meget belastende og bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen og give anledning til afværgeforanstaltninger.
- De lejligheder, som udsættes for den direkte massive byggestøj, bør tilbydes en vinduesløsning, som yder den størst mulige støjbeskyttelse.
- Beboerne i området bør inddrages i den endelige planlægning af byggepladsens udformning.
- Alternative støjvægge i stedet for de hidtidige grønne plankeværker bør undersøges og i givet fald implementeres.
- Baseret på erfaringerne fra det seneste metrobyggeri bør der etableres supplerende støjovervågning administreret af en uafhængig aktør.
- Klar og præcis information om arbejdstider og faser. Denne information var ofte ikke tilstrækkelig og til tider uklar ved anlæggelsen af M3/4. Beboere bør i god tid informeres om særligt støjende sekvenser og ændrede arbejdstider.
- Det støjende arbejde bør ikke foretages i de timer, hvor familier har social tid sammen (morgen indtil 08:00, aften fra 17:00 og nat).

Afværgeforanstaltninger rystelser/vibrationer

Rystelser er årsag til en væsentlig forringelse af livskvaliteten og giver anledning til store skader på bygninger. Vi kræver at Metro arbejder målrettet på at nedbringe disse gener og informerer beboerne om disse tiltag. Kompensationer beregnes af støjniveauet, men der bør ligeledes etableres kompensationer for rystelser.

Afværgeforanstaltninger lysindfald

Det undrer os meget, at miljøkonsekvensrapporten ikke har mere fokus på stuelejligheder, som vil opleve kraftig forringelse af dagslysforhold og udsyn. Det er vores erfaring fra M3/M4 byggeriet, at stuelejligheder bliver udsat for meget store gener i det meste af anlægsperioden. Der bør være et yderligere kompensationstillæg til stuelejligheder, der omhandler 'dagslys- og udsynsgener', som udbetales lige så længe, som disse gener gør sig gældende, ligesom man bør arbejde med innovative fysiske afværgeforanstaltninger.

Nærmiljø

Som de fleste sikkert ved, adskiller området omkring København H sig på flere områder fra andre dele af byen. Vi har en tæt trafik af stofbrugere og dealere med de problemer, som følger heraf. Ved anlæggelsen af M3/4 oplevede vi i stor udstrækning utrygge situationer både i dag, aften og nattetimerne. Kroge og nicher samt manglende overblik i terrænet giver en grundlæggende usikkerhed i nærmiljøet for alle.

Vi undrer os over, at dette aspekt ikke er behandlet i rapporten og foreslår et tæt samarbejde med beboere og professionelle aktører fra stofscenen, hvis den planlagte etablering i Reventlowsgade bliver til virkelighed.

Området er derudover kendetegnet ved at være et slags for-terræn for Kødbyens intensive partyliv. Det afstedkommer et øget brug af vores nærområde til at forrette sin nødtørft. Afskærmede områder ved byggepladsen vil formodentligt blive brugt til dette under byggeriet.

Under byggeriet af M3/M4 blev flere hoveddøre lukket i mange år, og vi skulle bruge kælderudgange som hoveddør. Ud over den daglige irritation over at skulle igennem kældre, så gav det store daglige gener for gæster, samt post/pakke- og avisomdelere. Ligeledes var det umuligt at få flyttet store genstande (køleskabe, madrasser

mv). Vi kræver derfor, at der findes trygge og hygiejniske løsninger, hvor beboere kan benytte deres hoveddør.

Metrobyggeriet kan være hårdt for nogle beboere. Vores erfaring er, at Metrobyggeriets påvirkning af beboerne blandt andet afhænger af a) hvilken byggefase, der er tale om, b) hvor tæt på gaden man bor og c) hvor langt fra stationsbyggeriet man bor (det er jo især sekantboringerne, der er belastende, hvis de er lige uden for vinduet). Derfor kræver vi, at beboere lige ud til stationsbyggepladsen skal have ekstra opmærksomhed og mulighed for nem adgang til kontaktperson, da det ofte er små ting, der kan gøre en stor forskel.

Metrobyggeriet spænder ben for normale rutiner. Beboere skal i en længere periode benytte andre færdselsveje og parkeringsområder. Derfor kræver vi, at Metro skal muliggøre en nem hverdag for beboere berørt af byggeriet. Det kunne fx være tildeling af P-mulighed i hele København (eller betalingskældre (fx DGI)), gratis metrokort og/eller bidrag til el-cykel.

Vi kræver, at de brandveje, der eventuelt skal etableres under byggeriet, ikke ødelægger og afskærer beboerne adgang til grønne baggårde.

Vi kræver endvidere at ejendommene har nem adgang for cykler (herunder Christianiacykler), barnevogne og kørestolsbrugere.

Samarbejde og partnerskab

På høringsmøderne fornemmede vi som beskrevet ovenfor en vilje fra Metroselskabets ansatte og andre offentlige aktører til at etablere et tillidsfuldt og givtigt samarbejde med beboerne.

Dette aspekt finder vi på baggrund af vores tidligere erfaringer yderst vigtigt. De fleste beboere følte under etableringen af M3/4 en udpræget afmagt, udmattelse og konstant ydmygelse ved uenigheder og diskussioner med Metroselskabet. Der var på intet tidspunkt tale om et partnerskab i øjenhøjde, men om en permanent frustration over følelsen af at blive tromlet af en hær af advokater og teknikere, over for hvilke beboerne reelt var hjælpeløse.

Vi kræver derfor, at der etableres et offentligt finansieret uafhængigt teknisk og juridisk forum (en slags ombudsmand/ombudsinstitution), som alle kan benytte ved de uundgåelige mere eller mindre betydningsfulde konfrontationer, som vil opstå i byggefasen.

Det vil derudover være afgørende for tilliden, at der etableres en direkte døgnvagt til Metro, som er langt mere stabil og troværdig end de til tider meget usikre tiltag under det tidligere byggeri. Vores erfaring er, at en sådan metrovagt ville have kunnet agere mellemmand i krisesituationer, hvor Metro under M3/M4 byggeriet påførte akutte skader (fx gravede ledninger over, pumpede beton under bygninger mv) på ejendommene.

Metro forventer et velfungerende naboskab, men det er ressourcekrævende. Vores erfaring er, at en smidig gennemførelse af de mange delelementer i byggeprocessen kræver interaktion, rådgivning fra og samarbejde med beboere. Vores erfaring er samtidig, at det er mere ressourcekrævende, end det lyder, og det er ikke rimeligt, at et så stort projekt baserer sig på frivilligt arbejde fra naboer. Derfor kræver vi, at Metro tildeler hver ejendom et beløb til løn til den(n) person(er), der skal agere forbindelsesled mellem Metro og naboejendommene.

De fleste ejer-, leje- og andelsforeninger i området har i kølvandet på det seneste metrobyggeri oplevet en enorm træghed i erstatningsbehandlingen for skader på ejendommene. Enormt lange forhandlinger opfattedes, måske med rette, som et forsøg fra Metroselskabets side på at køre beboerne trætte og dermed slippe billigst muligt ved udbetaling af erstatning for bygningsskader. Oveni 10 års byggeperiode var denne oplevelse det sidste slag i ansigtet og eliminerede endegyldigt tilliden og troen på et eventuelt partnerskab. Vi kræver derfor en struktureret transparent proces og tidsbeskrivelse af erstatnings-forløbet efter det eventuelt kommende byggeri. Princippet for inddragelse af skader i erstatningen må være baseret på en omvendt bevisbyrde: Metroselskabet skal bevise, at anlægsarbejdet ikke er årsagen til opståede bygningsskader.

Erstatning/kompensation/genhusning/ekspropriation

Vi er helt klar over, at det er Folketinget som fastlægger rammerne for ovenstående. Vi mener dog, at høringssvaret er et vigtigt forum for vores bekymringer og forslag.

I betragtning af det historiske og kommende meget voldsomme byggeforløb, kræver vi, at beboerne i de mest belastede områder får et reelt valg før og under byggeriet. Dette betyder konkret, at beboerne skal kunne vælge frit mellem følgende muligheder i hele byggeperioden:

1. En rimelig kompensation for støj, rystelser og andre gener, som byggeriet medfører. Der findes allerede en erstatnings

historik fra det seneste byggeri. De konkrete principper og tal bør muligvis justeres. Under sidste metrobyggeri oplevede vi, at kompensationen kom senere end byggegenerne. Kompensationen bør denne gang gives, når der er brug for den (til f.eks. at tage et andet sted hen)

2. Det skal være muligt at blive genhuset i den periode af byggeriet, hvor belastningen er størst. Genhusningen skal selvfølgelig foregå indenfor de geografiske rammer, som tillader de genhusede at fortsætte arbejds/skole/rekreativt liv i nogenlunde uændret form.
3. Det skal være muligt at få købt/eksproprieret sin lejlighed af Metroselskabet. Allerede nu er det stort set umuligt at få solgt andels- eller ejerlejligheder på almindelige markedsvilkår og beboerne er de-facto stavnsbundne i mange år. Prisen på et salg til Metroselskabet bør være identisk med den gennemsnitlige markedspris i et ikke byggeramt sammenligneligt område på Vesterbro på det givne salgstidspunkt.

Derudover mener vi at der bør gives en rimelig kompensation til de nuværende beboere, som ligeledes boede i området under anlæggelsen af M3/M4. De kommer til igen at skulle underkastes metrobyggeri og dermed 'tage én for holdet' for anden gang. Denne historiske kompensation er uafhængig af den kompensation, der gives i forbindelse med støj og andre gener.

Endelig mener vi Metro bør give tilskud, hvis man flytter, da omkostninger til flyttefirmaer stiger grundet den svære adgang til ejendommene.

Rammerne for disse tiltag bør fra starten være klare og transparente med størst mulig fleksibilitet. Ingen skal tjene på eller spekulere i økonomiske fordele, ligesom ingen skal straffes økonomisk for det kommende byggeri.

Afslutningsvis skal vi bekræfte vores vilje til et godt samarbejde. For mange af os er det kommende byggeri knyttet til stærke emotioner på grund af de meget voldsomme erfaringer fra M3/M4. Vi forventer selvfølgelig, at dette aspekt også respekteres og medtages i den samlede vurdering.

Andelsboligforeningen A/B Stampe

Yasemin Göncü forperson

Andelsboligforeningen A/B Stampesgade 5

Junaid Ahmed forperson

Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 24/ Stampesgade 1

Lise Lotte Luukkanen forperson

Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 26 28 30

Helene H. Arkil forperson

Andelsforeningen A/B Tietgensgade 64-66

Katharina Bormann forperson

Ejerforeningen E/F Tietgensgade 62/ Reventlowsgade 32

Peter Jakobsen forperson

Andelsforeningen A/B Reventlowsgade 22/ Stampesgade 2

René Sørensen Overby forperson

Svar til: Høring 64791 af: Stina Kjær Madsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
664

INDSENDT AF
Stina Kjær Madsen

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 24, 2. tv.

HØRINGSSVAR
I spørger: Er vi på linje med den nye M5? Svarer hertil er klart nej.

Jeg tilslutter mig derfor det høringssvar, som Metro-borgergruppen ved **København H** (vedhæftet) har udformet i fælleskab.

Derudover vil jeg supplere med følgende bemærkninger:

I planlægningen af processen synes der slet ikke at være taget højde for de svære ulemper, man påtænker at udsætte beboerne for i en lang årrække – igen vel at mærke for nogle beboeres vedkommende. Den del bør der lægges væsentlig vægt på i en beslutningsproces. Jeg håber, at der i den sammenhæng er tale om reel høring, som kan rykke på vilkår og ikke bare en skueproces.

Af respekt for de mennesker, der bor på og omkring Reventlowsgade og særligt dem, der allerede i en åreække har været plaget af byggeriet af M3 og M4 bør man kraftigt genoverveje en alternativ placering til M5.

M5 kunne ligge ved Bernstorffsgade, ved Postbyen eller ved busterminalen og komme en masse mennesker til gode der. Det bør kunne undersøges, før man træffer en endelig beslutning, når det har så store konsekvenser for mange beboere med den nu påtænkte placering.

Hvis man ikke lytter til beboernes opråb i høringsprocessen og fortsætter med planlægning af M5 ved Reventlowsgade, er det mindste man kan gøre at sikre reel medindflydelse for beboerens i planlægningsprocessen jf. det fælles høringssvar, så man i årene med byggeriet kan opretholde en normal hverdag med tilgængelighed til egen lejlighed på normale vilkår og til de grønne gårdmiljøer i baggårdene.

Fx kunne man holde Stampesgade fri, så der er adgang til gårdene og derudover vil tilgængelighed til M3 og M4 også for alle borgere være på normal vis.

Med venlig hilsen

Stina Kjær Madsen

MATERIALE:

hoeringssvar koebenhavn m5 25092024.pdf

Høringssvar M5 København H

Metro-borgergruppen ved **København H** har følgende kommentarer til den foreliggende Miljøkonsekvensrapport. Metro-borgergruppen repræsenterer mere end 750 beboere og består af følgende foreninger: Stampesgade 5 etc.

Introduktion

Overordnet er vi særdeles bekymrede ved udsigten til næsten 10 års fornyet byggearbejde umiddelbart foran vores vinduer, døre og porte. Det er os bekendt ikke tidligere sket her til lands, at så mange borgere i næsten 20 år sammenlagt (M3/M4/M5) er blevet udsat for en så massiv og tæt byggeaktivitet, som i perioder afstedkommer rystelser, støj og partikelforurening, der i voldsom grad reducerer livskvaliteten og udgør en decideret sundhedsfare. Læg hertil skader på facader, sætningsskader, et utrygt nærmiljø samt ydmygende og udmattende forhandlinger med Metro om erstatninger. Den samlede byggeperiode udgør omtrent 25% af et menneskeliv, og den kommende byggeperiode for M5 svarer til den samlede skoletid for de børn fra området, som begynder deres skoleforløb ved byggeriets start. Vi mener, at det er påfaldende på grænsen til det kritisable, at denne dimension ikke er medtaget i Miljøkonsekvensvurderingen, som fremstår mærkværdig historieløs. Det kan simpelthen ikke være meningen, at vi skal udsættes for en sådan belastning endnu engang.

Vi vil derudover påpege, at mange beboere, som oplevede anlægsfasen af M3/M4, allerede nu er stærkt påvirkede ved tanken om yderligere 10 år med intenst byggeri. Flere beboere har derudover udviklet en udtalt følsomhed for støj og rystelser, som i det normale daglige byliv kan kontrolleres, men som ved det foreslåede byggeri må formodes at afstedkomme alvorlige psykiske og fysiske reaktioner og forstærke langvarige følgevirkninger.

Vi mener, at denne dystre baggrund bør give anledning til rationelle og empatiske overvejelser hos beslutningstagerne vedrørende alternativ placering, udformning, procesforløb og afværgeforanstaltninger. Man bør ikke udsætte borgere for en så omfattende negativ belastning i så lang tid (20 år). Vi stiller derfor en række krav, som uden at være præcedensskabende vil kunne implementeres ved Kbh H.

Det er vores indtryk fra de offentlige høringsmøder, at der er en oprigtig og seriøs vilje hos embedsværket i Metroselskabet og Københavns Kommune til at indgå i et fællesskab med de berørte

borgere for at minimere gener og opnå de bedst mulige løsninger. Vi er imidlertid også bevidste om, at embedsfolket nødvendigvis skal udvise en tæt loyalitet til de beslutninger og retningslinjer, som de demokratisk valgte politikere har fastlagt. Dette kan dog i vores optik involvere en risiko for en mindre visionær og mere tunnelsynet tilgang til optimale/kreative løsninger, som kan imødekomme de berørte borgeres behov. Vi skal derfor opfordre politikerne til at give de tilknyttede embedsfolk vide rammer til at undersøge og fremlægge de alternative forslag og forbedringer, som er høringsfasens egentlige mål. Vi opfordrer politikerne til at udvise samme seriøsitet, som vi fornemmer hos embedsværket. Giv fagfolkene den nødvendige tid til undersøgelser, analyser og overvejelser. Således vil høringsfasen vinde i demokratisk substans og ikke bare være en formel pligtøvelse i henhold til love og regler.

Vi mener, at det ikke kan være rimeligt og retfærdigt at beboerne bag Kbh H skal igennem endnu et metrobyggeri, og vi appellerer til at Bernstorffsgade genovervejes som metrostation ligesom det også bør overvejes at arbejde med et alternativt underjordisk byggeforløb i Reventlowsgade.

Bernstorffsgade

Placeringen af stationen ved København H bør flyttes fra Reventlowsgade til Bernstorffsgade. Placeringen her er forbundet med både trafikale, forsyningstekniske og muligvis økonomiske udfordringer, men er på ingen måde teknisk umulig. Fordelen ved anlæggelse af stationen i Bernstorffsgade er umiddelbart indlysende: Hundredvis af mennesker i området undgår voldsomme byggebelastninger, og der spares mange millioner på afværgeforanstaltninger og kompensationer. Afstanden mellem en station i Bernstorffsgade og S-togssporene, som fremhæves som en logistisk udfordring, er ca. 160 m målt direkte (det dobbelte af afstanden mellem M1/2 og M3/4 på Kongens Nytorv) og vil f.eks. kunne betjenes af rullende fortove.
Vi skal indtrængende opfordre til at genoverveje beslutningen om stationens placering, og vi skal opfordre til at supplere Miljøkonsekvensvurderingen med en lige så grundig vurdering af placeringen i Bernstorffsgade samt en eventuel komparativ økonomisk beregning. Det er vores klare opfattelse, at menneskers sundhed og livskvalitet bør veje tungere end økonomiske hensyn. Der vil være mange fordele ved den fremtidige driftsfase, hvor større nærhed til store arbejdspladser og attraktioner som Tivoli, Danske Bank og de mange større virksomheder langs Kalvebod Brygge kan fremhæves. Det vil desuden give et væsentlig bedre flow til den nyanlagte fjernbusterminal og det kommende store nye

boligområde 'Postbyen'. Generelt vil en placering i Bernstorffsgade give et langt bedre trafik-flow for passagerer, der benytter den offentlige transport ved Københavns Hovedbanegård.

Underjordisk anlægsarbejde i Reventlowsgade

Det bør undersøges om de massive gener for naboerne til et eventuelt byggeri i Reventlowsgade kan minimeres ved at vælge en (næsten) udelukkende underjordisk anlægsløsning. Ifølge eksperter på høringsmøderne er en sådan løsning mulig, og vi efterlyser derfor en mere grundig og tilgængelig teknisk analyse og miljøvurdering af en sådan løsning, eventuelt også her suppleret med en økonomisk sammenligning.

Det planlagte anlægsarbejde i Reventlowsgade

For så vidt at den skitserede planlægning i Miljøkonsekvensrapporten bliver rammerne om et kommende anlægsarbejde har vi derfor følgende krav:

De sundhedsmæssige konsekvenser

Hvis det besluttes at anlægge endnu en metrostation bag Hovedbanegården, så vil vi beboere sammenlagt opleve omkring 20 års metroarbejder og den medfølgende støj- og partikelforurening samt rystelser.

I Miljøkonsekvensrapporten behandles sundhedskonsekvenserne nærmest ikke, og konklusionen er, at man heller ikke har undersøgt dem. Vi finder det kritisabelt, at Staten og Metroselskabet ikke i det mindste undersøger, hvad så indgribende arbejder over en 20-årig periode har for de mange mennesker, der udsættes for dem.

Der refereres ganske kortfattet i rapporten (s. 303) til de kumulative effekter, de estimerede nye 10 års metroarbejde forventes at have på lokale borgere. Der forventes 'større påvirkning' og at 'de kumulative virkninger potentielt kunne få såvel sundhedsmæssige konsekvenser som væsentlige påvirkninger af de berørte menneskers livskvalitet'.

Disse meget svage formuleringer er yderst kritiske og reflekterer på foruroligende vis rapportens mangel på respekt for os beboere, som skal udsættes for endnu et metrobyggeri. Vi mener, at når det besluttes at undersøge et potentielt metrobyggeri bag Hovedbanegården, så bør man gøre sig den ulejlighed netop at undersøge de kumulative effekter af 20 års støj, rystelser og partikelforurening for beboerne og ikke blot konkludere at

"potentiel kumulative virkninger ikke kan vurderes". Da forfatterne bag miljøkonsekvensrapporten ikke har indhentet faglig ekspertise til at vurdere dette, fremstår rapporten historieløs og uden respekt for beboerne og deres sundhed.

Vi stiller os ikke tilfreds med en sådan ligegyldig indstilling til sundhedsspørgsmålet og kræver en uafhængig vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser for lokale borgere i forbindelse medet eventuelt metroarbejde ved Københavns Hovedbanegård - ikke over de forestående 10 år, men over de 20 års belastning, som vi samlet set udsættes for.

Afværgeforanstaltninger støj

- Lavfrekvent støj er meget belastende og bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen og give anledning til afværgeforanstaltninger.
- De lejligheder, som udsættes for den direkte massive byggestøj, bør tilbydes en vindueslø sning, som yder den størst mulige støjbeskyttelse.
- Beboerne i området bør inddrages i den endelige planlægning af byggepladsens udformning.
- Alternative støjvægge i stedet for de hidtidige grønne plankeværker bør undersøges og i givet fald implementeres.
- Baseret på erfaringerne fra det seneste metrobyggeri bør der etableres supplerende støjovervågning administreret af en uafhængig aktør.
- Klar og præcis information om arbejdstider og faser. Denne information var ofte ikke tilstrækkelig og til tider uklar ved anlæggelsen af M3/4. Beboere bør i god tid informeres om særligt støjende sekvenser og ændrede arbejdstider.
- Det støjende arbejde bør ikke foretages i de timer, hvor familier har social tid sammen (morgen indtil 08:00, aften fra 17:00 og nat).

Afværgeforanstaltninger rystelser/vibrationer

Rystelser er årsag til en væsentlig forringelse af livskvaliteten og giver anledning til store skader på bygninger. Vi kræver at Metro arbejder målrettet på at nedbringe disse gener og informerer beboerne om disse tiltag. Kompensationer beregnes af støjniveauet, men der bør ligeledes etableres kompensationer for rystelser.

Afværgeforanstaltninger lysindfald

Det undrer os meget, at miljøkonsekvensrapporten ikke har mere fokus på stuelejligheder, som vil opleve kraftig forringelse af dagslysforhold og udsyn. Det er vores erfaring fra M3/M4 byggeriet, at stuelejligheder bliver udsat for meget store gener i det meste af anlægsperioden. Der bør være et yderligere kompensationstillæg til stuelejligheder, der omhandler 'dagslys- og udsynsgener', som udbetales lige så længe, som disse gener gør sig gældende, ligesom man bør arbejde med innovative fysiske afværgeforanstaltninger.

Nærmiljø

Som de fleste sikkert ved, adskiller området omkring København H sig på flere områder fra andre dele af byen. Vi har en tæt trafik af stofbrugere og dealere med de problemer, som følger heraf. Ved anlæggelsen af M3/4 oplevede vi i stor udstrækning utrygge situationer både i dag, aften og nattetimerne. Kroge og nicher samt manglende overblik i terrænet giver en grundlæggende usikkerhed i nærmiljøet for alle.

Vi undrer os over, at dette aspekt ikke er behandlet i rapporten og foreslår et tæt samarbejde med beboere og professionelle aktører fra stofscenen, hvis den planlagte etablering i Reventlowsgade bliver til virkelighed.

Området er derudover kendetegnet ved at være et slags for-terræn for Kødbyens intensive partyliv. Det afstedkommer et øget brug af vores nærområde til at forrette sin nødtørft. Afskærmede områder ved byggepladsen vil formodentligt blive brugt til dette under byggeriet.

Under byggeriet af M3/M4 blev flere hoveddøre lukket i mange år, og vi skulle bruge kælderudgange som hoveddør. Ud over den daglige irritation over at skulle igennem kældre, så gav det store daglige gener for gæster, samt post/pakke- og avisomdelere. Ligeledes var det umuligt at få flyttet store genstande (køleskabe, madrasser mv). Vi kræver derfor, at der findes trygge og hygiejniske løsninger, hvor beboere kan benytte deres hoveddør.

Metrobyggeriet kan være hårdt for nogle beboere. Vores erfaring er, at Metrobyggeriets påvirkning af beboerne blandt andet afhænger af a) hvilken byggefase, der er tale om, b) hvor tæt på gaden man bor og c) hvor langt fra stationsbyggeriet man bor (det er jo især sekantboringerne, der er belastende, hvis de er lige uden for vinduet). Derfor kræver vi, at beboere lige ud til stationsbyggepladsen skal have ekstra opmærksomhed og mulighed for

nem adgang til kontaktperson, da det ofte er små ting, der kan gøre en stor forskel.

Metrobyggeriet spænder ben for normale rutiner. Beboere skal i en længere periode benytte andre færdselsveje og parkeringsområder. Derfor kræver vi, at Metro skal muliggøre en nem hverdag for beboere berørt af byggeriet. Det kunne fx være tildeling af P-mulighed i hele København (eller betalingskældre (fx DGI)), gratis metrokort og/eller bidrag til el-cykel.

Vi kræver, at de brandveje, der eventuelt skal etableres under byggeriet, ikke ødelægger og afskærer beboerne adgang til grønne baggårde.

Vi kræver endvidere at ejendommene har nem adgang for cykler (herunder Christianiacykler), barnevogne og kørestolsbrugere.

Samarbejde og partnerskab

På høringsmøderne fornemmede vi som beskrevet ovenfor en vilje fra Metroselskabets ansatte og andre offentlige aktører til at etablere et tillidsfuldt og givtigt samarbejde med beboerne.

Dette aspekt finder vi på baggrund af vores tidligere erfaringer yderst vigtigt. De fleste beboere følte under etableringen af M3/4 en udpræget afmagt, udmattelse og konstant ydmygelse ved uenigheder og diskussioner med Metroselskabet. Der var på intet tidspunkt tale om et partnerskab i øjenhøjde, men om en permanent frustration over følelsen af at blive tromlet af en hær af advokater og teknikere, over for hvilke beboerne reelt var hjælpeløse.

Vi kræver derfor, at der etableres et offentligt finansieret uafhængigt teknisk og juridisk forum (en slags ombudsmand/ombudsinstitution), som alle kan benytte ved de uundgåelige mere eller mindre betydningsfulde konfrontationer, som vil opstå i byggefasen.

Det vil derudover være afgørende for tilliden, at der etableres en direkte døgnvagt til Metro, som er langt mere stabil og troværdig end de til tider meget usikre tiltag under det tidligere byggeri. Vores erfaring er, at en sådan metrovagt ville have kunnet agere mellemmand i krisesituationer, hvor Metro under M3/M4 byggeriet påførte akutte skader (fx gravede ledninger over, pumpede beton under bygninger mv) på ejendommene.

Metro forventer et velfungerende naboskab, men det er ressourcekrævende. Vores erfaring er, at en smidig gennemførelse

af de mange delelementer i byggeprocessen kræver interaktion, rådgivning fra og samarbejde med beboere. Vores erfaring er samtidig, at det er mere ressourcekrævende, end det lyder, og det er ikke rimeligt, at et så stort projekt baserer sig på frivilligt arbejde fra naboer. Derfor kræver vi, at Metro tildeler hver ejendom et beløb til løn til den(n) person(er), der skal agere forbindelsesled mellem Metro og naboejendommene.

De fleste ejer-, leje- og andelsforeninger i området har i kølvandet på det seneste metrobyggeri oplevet en enorm træghed i erstatningsbehandlingen for skader på ejendommene. Enormt lange forhandlinger opfattedes, måske med rette, som et forsøg fra Metroselskabets side på at køre beboerne trætte og dermed slippe billigst muligt ved udbetaling af erstatning for bygningsskader. Oveni 10 års byggeperiode var denne oplevelse det sidste slag i ansigtet og eliminerede endegyldigt tilliden og troen på et eventuelt partnerskab. Vi kræver derfor en struktureret transparent proces og tidsbeskrivelse af erstatnings-forløbet efter det eventuelt kommende byggeri. Princippet for inddragelse af skader i erstatningen må være baseret på en omvendt bevisbyrde: Metroselskabet skal bevise, at anlægsarbejdet ikke er årsagen til opståede bygningsskader.

Erstatning/kompensation/genhusning/ekspropriation

Vi er helt klar over, at det Folketinget som fastlægger rammerne for ovenstående. Vi mener dog, at høringssvaret er et vigtigt forum for vores bekymringer og forslag.

I betragtning af det historiske og kommende meget voldsomme byggeforløb, kræver vi, at beboerne i de mest belastede områder får et reelt valg før og under byggeriet. Dette betyder konkret, at beboerne skal kunne vælge frit mellem følgende muligheder i hele byggeperioden:

1. En rimelig kompensation for støj, rystelser og andre gener, som byggeriet medfører. Der findes allerede en erstatnings historik fra det seneste byggeri. De konkrete principper og tal bør muligvis justeres. Under sidste metrobyggeri oplevede vi, at kompensationen kom senere end byggegenerne. Kompensationen bør denne gang gives, når der er brug for den (til f.eks. at tage et andet sted hen)
2. Det skal være muligt at blive genhuset i den periode af byggeriet, hvor belastningen er størst. Genhusningen skal selvfølgelig foregå indenfor de geografiske rammer, som

tillader de genhusede at fortsætte arbejds/skole/rekreativt liv i nogenlunde uændret form.

3. Det skal være muligt at få købt/eksproprieret sin lejlighed af Metroselskabet. Allerede nu er det stort set umuligt at få solgt andels- eller ejerlejligheder på almindelige markedsvilkår og beboerne er de-facto stavnsbundne i mange år. Prisen på et salg til Metroselskabet bør være identisk med den gennemsnitlige markedspris i et ikke byggeramt sammenligneligt område på Vesterbro på det givne salgstidspunkt.

Derudover mener vi at der bør gives en rimelig kompensation til de nuværende beboere, som ligeledes boede i området under anlæggelsen af M3/M4. De kommer til igen at skulle underkastes metrobyggeri og dermed 'tage én for holdet' for anden gang. Denne historiske kompensation er uafhængig af den kompensation, der gives i forbindelse med støj og andre gener.

Endelig mener vi Metro bør give tilskud, hvis man flytter, da omkostninger til flyttefirmaer stiger grundet den svære adgang til ejendommene.

Rammerne for disse tiltag bør fra starten være klare og transparente med størst mulig fleksibilitet. Ingen skal tjene på eller spekulere i økonomiske fordele, ligesom ingen skal straffes økonomisk for det kommende byggeri.

Afslutningsvis skal vi bekræfte vores vilje til et godt samarbejde. For mange af os er det kommende byggeri knyttet til stærke emotioner på grund af de meget voldsomme erfaringer fra M3/M4. Vi forventer selvfølgelig, at dette aspekt også respekteres og medtages i den samlede vurdering.

Svar til: Høring 64791 af: Anna

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
663

INDSENDT AF
Anna

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 114

HØRINGSSVAR

Et grønt område i byen som vi har her på Margretheholm, er noget helt unikt. Vi har ubeskrivelig stor gavn af vores grønne område bag ved Udsigten. Mine børn er vokset op på Margretheholm, med adgang til frisk luft og naturskønt grønt område Det er en fast del af vores liv og hverdag i nu 12 år. Hvis det bliver ødelagt af at metroen bliver ført lige skråt igennem vores grønne baghave, så vil vi og alle vores naboer ikke længere kunne bruge området til leg, boldspil, fælles arragementer, gåture, gemmeleg i skoven, picnic og meget mere. Vi vil heller ikke kunne komme direkte ned til vandet. Derudover vil det påvirke vores natur- og dyreliv i en negativ retning. Pas på vores grønne åndehul, og lav metroen som en tunnel.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Burchardt

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
662

INDSENDT AF
Søren Burchardt

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bestyrelsen for Andelsboligforeningen Bryggens Have II

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 2

HØRINGSSVAR
Høringssvar M-5

På vegne af Bestyrelsen for Andelsboligforeningen Bryggens Have II (ABBH II) fremsendes nedenstående, med fokus på stationen v/Bryggebroen/Axel Heides Gade.

Såfremt M5-projektet påtænkes gennemført som beskrevet i MKR-M5 stiller vi os totalt uforstående overfor, at man vil tillade et metro-byggeri hvor (nedenstående i kursiv er uddrag af MKR-M5):

“ Der er risiko for bygningsskade som følge af vibrationer på 1 bygning langs sydsiden af Axel Heides Gade. Vibrationerne kan også påvirke komforten for personer der opholder sig i bygningerne omkring byggepladsen. Påvirkningen vurderes at være stor”

“ Der er flere af byggepladserne, hvor anlægsaktiviteterne fører til støjbelastninger af eksisterende boliger over 60 dB(A) om aftenen og 55 dB(A) om natten.

Det gælder bl.a. ved København H, v/ Bryggebroen, DR Byen, v/ Amagerbrogade Syd og Lergravsparken. Særligt støj om natten kan medføre en stor sundhedsmæssig påvirkning.”

“ De entreprenørmaskiner, der benyttes til anlægsarbejdet, vil give et vist udslip af forurenende partikler. Både omkring København H, v/ Bryggebroen og v/ Amagerbrogade Syd er spredningsforholdene dårlige på grund af smalle gaderum.”

Den ovenfor nævnte bygning er ABBH II, og vi forventer naturligvis, at man **ikke** vil påtage sig sådanne risici fra Københavns Kommune og Metroselskabets side og udsætte borgerne for disse gener, ved at anlægge byggepladsen kun 3 meter fra vores ejendom, til mulig skade for vores beboere og ejendom – og **ønsker derfor forslag til alternative placeringer og metoder til at reducere støj og vibrationer.**

Herudover vil der være en række miljømæssige og andre forhold, som vi mener bør undersøges nærmere før en eventuel godkendelse af M5, og som vi meget gerne vil have besvaret:

- Har man fuld indsigt i hvad den jord man skal grave i indeholder (også dybt nede, ikke kun de øverste lag) – det er den tidligere virksomhed Dansk Sojakage som lå her?
- De trafikale forhold, ved spærring og ensretning af veje. Kan der komme redningskøretøjer frem til ejendommene uden unødig store omveje og forsinkelser?
- Er lastvogne som fragter jord fra byggeplads og retur elektriske, og er der overdækkede lad på vognene?
- Kan man begrænse støjende arbejde til dagtimer, vel vidende at bl.a mange arbejder hjemmefra, der er hjemmegående pensionister og der er store virksomheder med mange arbejdspladser på vejen?
- Der nedlægges ca 60 parkeringspladser fra et område hvor antallet af p-pladser i forvejen er begrænset. Vil man tilbyde at leje et tilsvarende antal p-pladser i parkeringshuset bag Lægemiddelstyrelsen eller på den store P-plads bag samme?
- Vil man opsætte støjafskærmende foranstaltninger til indhegning af byggepladsen?

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for Andelsboligforeningen Bryggens Have II

Svar til: Høring 64791 af: Ursula Sandager

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
661

INDSENDT AF
Ursula Sandager

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 2

HØRINGSSVAR
Metroen skal graves ned.

Hele strækningen! Her på det dejlige Margretheholm bor mere end 2000 mennesker inkl. flere hundrede børn i alle aldre. og nu er vi i fare for at miste vores største fælles område til en metro der vil skære området over og ødelægge det fuldstændigt.

Margretheholm er et relativt nybygget område og dem er der mange af i København. Men til forskel fra mange andre nybyggede områder fungerer Margretheholm helt fantastisk godt. Fx er der i lokalplanen regler for hvad der må være af hegn og tanken var/er at det skal være et stort åbent område, der lokker folk ud af deres boliger og ind i fællesskabet. Og det virker! Vi bor tæt, rigtig tæt og vi har ingen haver, kun terrasser eller altaner. MEN; her er liv, vi kender hinanden, vi hygger os sammen, vi hjælper hinanden; låner, løfter og lufter hunde for hinanden og vores børn løber frit med legekammerater.

Det specifikke område langs bygningen Udsigten som står til at blive skåret over af en metrolinje er ikke bare et område der ligger ubrugt hen. Det er her vi spiller bold, lufter hunde, går tur, løber, træner sammen og alene, fisker krabber, går i sauna, holder børnefødselsdage og skattejagter, holder spejdermøder og rollespil, solbader, mødes til yoga, fanger insekter, laver mad på bål, tager på picnics og bygger huler mellem træerne. Her er der plads til de helt store armbevægelser uden at man rammer de andre.

Her er der frihed og højt til himlen, en helt unik mulighed for fri leg i byen. Det er alt det vi godt ved er sundt for både børn og voksne. Den slags der forebygger ensomhed og mistrivsel. Vil I have børn der er aktive, kommer udendørs og leger med hinanden? Vil I have voksne der aktivt dyrker fællesskabet? Det kræver plads! For vi er rigtig mange her på Margretheholm og der skal være plads til rigtig mange forskellige aktiviteter. Det er jo derfor at området er planlagt så godt til at begynde med.

Og derfor er det er simpelthen ikke korrekt at sige, at en metro over jorden ikke vil være ødelæggende for områdets beboere! Det vil være fuldstændig ødelæggende og uigenkaldeligt ændre mulighederne for os der bor her!

Jeg ved at vi er mange der skriver høringssvar og jeg håber inderligt, at I reelt vil lytte til os, også selvom der er penge at spare!

Med venlig hilsen
Ursula Sandager

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Lehn

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
660

INDSENDT AF
Rasmus Lehn

BY
Gentofte

POSTNR.
2820

ADRESSE
C L Ibsens Vej 12

HØRINGSSVAR

Ønsker metro under jorden da den vil ødelægge stemningen og glæden ved at være udenfor.

Svar til: Høring 64791 af: Trine

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
659

INDSENDT AF
Trine

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 4, st th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metrostation på Axel Heides Gade i forbindelse med M5

Jeg vil starte med at understrege, at jeg som beboer på Axel Heides Gade, Islands Brygge, er en hyppig og tilfreds bruger af Københavns offentlige transport, herunder metroen. Jeg værdsætter den fleksibilitet og tilgængelighed, som metroen tilbyder. Jeg har dog kraftige indvendinger mod den nye M5 linjeføring.

1. Trafikalt og samfundsøkonomisk behov

Selvom jeg værdsætter metroens bidrag til byen, mener jeg, at en ny station ved Bryggebroen er unødvendig. Metrostationerne i nærområdet dækker allerede trafikbehovet for Islands Brygge. Vi har metrostationer på Islands Brygge, ved Fisketorvet og Havneholmen, og med åbningen af den nye busterminal ved Dybbølsbro er området dækket godt ind med offentlige transport. At tilføje en station ved Bryggebroen vil derfor næppe øge antallet af brugere, men snarere sprede de nuværende brugere ud over flere stationer, hvilket ikke berettiger de store samfundsøkonomiske omkostninger.

Analyserne bag beslutningen om M5 og Bryggebroen-stationen er baseret på data, der er flere år gamle og ikke tager højde for de seneste udvidelser af metroen, herunder Cityringen og de nye stationer. Det er derfor på sin plads at revurdere behovet for stationen på Axel Heides Gade ud fra nutidens trafikdata og behov.

2. Miljøpåvirkninger og byggeriets konsekvenser for området

Byggeriet af en station på Axel Heides Gade vil medføre væsentlige miljømæssige og trafikale gener for lokalområdet. Etablering af en byggeplads i et allerede tæt trafikeret område vil skabe kaos for både bilister og cyklister. Artillerivej, som allerede er presset af tung trafik, vil blive yderligere belastet, hvilket vil udgøre en stor risiko, især med tanke på de mange skoler og institutioner langs vejen. Derudover vil 60 parkeringspladser blive

fjernet, hvilket vil forværre parkeringssituationen for beboerne på Axel Heides Gade. Jeg har ikke set en løsning på hvor vi skal parkere henne i perioden hvor etableringen af metrostationen står på?

Miljøvurderingen nævner også, at stationen vil blive meget dyb, grundet at den vil være placeret tæt på havnen. hvilket betyder, at der skal graves store mængder jord væk, hvilket yderligere vil øge tung transport og forurening.

Jeg vil foreslå at se nærmere på områderne Kigkurren eller den Grønne Kile ift. At komme længere væk fra havnen, så stationen ikke skal være så dybt nede samt at antallet af fjernede parkeringspladser kan minimeres.

3. Risici for forurening og bygningsskader

Området omkring Axel Heides Gade er tidligere industrijord, som kan være forurenet fra den gamle Sojakagefabrik. Det rejser spørgsmålet om, hvorvidt de nødvendige undersøgelser og forholdsregler er på plads for at håndtere denne potentielt giftige jord, når der graves så dybt. Transport af forurenet jord skal foregå på en måde, der sikrer, at forurening ikke spredes yderligere.

Samtidig er risikoen for bygningsskader som følge af vibrationer under byggearbejdet stor. Der bør være klare retningslinjer for, hvordan beboernes ejendomme beskyttes, og hvordan eventuelle skader dokumenteres og udbedres.

4. Støjgener, kompensation og genhusning

Endelig er jeg som beboer på Axel Heides Gade stærkt bekymret over de betydelige støjgener, som projektet vil medføre, herunder natlig støj. Det er nødvendigt, at kompensationsordninger tilpasses nutidige forhold og markedsniveau. Bekendtgørelsen om kompensation, der blev fastsat i forbindelse med Cityringen i 2007, er ikke længere dækkende, og der bør sikres, at kompensation og genhusningsmulighederne for de berørte beboere er rimelige og svarer til markedets priser i dag.

Jeg håber, at I vil tage disse bekymringer i betragtning og revidere planerne for en metrostation ved Bryggebroen. Det vil være både samfundsøkonomisk og miljømæssigt forsvarligt at genoverveje denne løsning og muligvis finde en alternativ placering eller undlade at bygge stationen helt.

Med venlig hilsen
Trine
Beboer på Axel Heides Gade, Islands Brygge

Svar til: Høring 64791 af: LOUI MATELL

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
658

INDSENDT AF
LOUI MATELL

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej , 20,7th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metrobyggeri i København M5

Jeg skriver for at udtrykke min støtte til det foreslåede metroprojekt, som omfatter 10 stop, hvoraf 7 er under jorden og 3 er placeret over bl.a.. på Margretheholmen hvor jeg bor med min dreng på 8år. Men jeg er uenig i at de 3 stop skal være over jorden som højbane.
Jeg vil gerne fremhæve de mange fordele ved at prioritere underjordisk byggeri frem for en højbane på de sidste 3 stop, især i forhold til bevarelsen af grønne områder, biodiversitet, økonomiske investeringer og sikkerhed som er enormt vigtigt faktorer for alle.

1. Bevarelse af grønne områder og biodiversitet

København er en by, der værdsætter sine grønne områder, som er essentielle for både livskvalitet og biodiversitet. At bygge metroen under jorden vil beskytte de eksisterende parker og naturområder, som fungerer som kritiske levesteder for både planter og dyr. Højbaneprojektet ved Margretheholmen vil medføre nedlæggelse af grønne områder, hvilket vil have en negativ indvirkning på den lokale biodiversitet og reducere borgerne fra hele København adgang til rekreative områder.

2. Langsigtede investeringsfordele

Selvom initialomkostningerne ved at bygge en underjordisk metro kan være højere end en højbane, vil de langsigtede økonomiske fordele være betydelige. En underjordisk løsning vil resultere i lavere vedligeholdelsesomkostninger og mindre behov for reparationer. Derudover vil en effektiv metroforbindelse under jorden kunne tiltrække investeringer i nærområderne, skabe arbejdspladser og øge ejendomsværdierne, hvilket vil have en positiv indvirkning på Københavns økonomi som helhed.

3. Sikkerhed og katastrofeberedskab

En underjordisk metro har yderligere fordele i forhold til sikkerhed. Tunnelerne kan fungere som beskyttelse i tilfælde af katastrofer, krig eller andre nødsituationer. De kan tilbyde et sikkert tilflugtssted for borgere og bruges til evakuering, hvilket gør dem til en vigtig del af byens

beredskabsplanlægning. Højbaneinfrastruktur, derimod, kan være mere sårbar over for ekstreme vejrfænomener og angreb. Og da højbanen vil løbe langs vandet ved vi at vand

4. Kvalitet af livet i byen

Underjordisk metrobyggeri vil også forbedre livskvaliteten i København. Det vil reducere støj- og luftforurening, som ofte er forbundet med overjordiske transportløsninger. Den stille og effektive transport, som en underjordisk metro tilbyder, vil fremme et sundere bymiljø for alle borgere. Højbaneprojekter kan derimod skabe visuelle og støjmæssige forstyrrelser, der påvirker beboelsen i det omkringliggende område.

5. Vejrets påvirkning

Vejr- og naturforhold kan have betydelig indvirkning på en højbane, især når den er placeret tæt på og over havvand. Her er nogle af de vigtigste måder, hvorpå disse faktorer kan slide på en højbane:

- Korrosion

Saltvand: Højbaner, der er placeret tæt på havet, er udsat for saltvand og saltluft. Salt kan forårsage korrosion af metaldele, såsom skinner, stolper og bærende strukturer. Korrosion svækker materialerne og kan føre til strukturelle svigt.

Fugt: Høj luftfugtighed, især i kystområder, kan også bidrage til korrosion og nedbrydning af materialer, hvilket forkorter levetiden for de anvendte byggematerialer.

- Erosion

Vandstrøm: Erosion kan opstå som følge af, at vand strømmer under eller omkring højbanefundamentet, især i områder med høj vandstand eller stormflod. Dette kan føre til, at jorden under højbaneelementerne bliver destabiliseret, hvilket kan resultere i sænkninger eller skridninger.

Storme og bølger: Kraftige storme kan føre til oversvømmelser og bølger, der kan erodere fundamentet og de omkringliggende områder. Dette kan også medføre, at der opstår skader på selve højbaneinfrastrukturen.

- Frost- og varmeeffekter

Frostskader: I kolde klimaer kan vand, der trænger ind i sprækker og revner, fryse og udvide sig, hvilket kan forårsage skader på beton og andre materialer. Dette kan resultere i revner og deformiteter i strukturen.

Temperaturændringer: Store temperaturudsving kan få materialer til at udvide sig og trække sig sammen, hvilket kan føre til revner og slid på samlinger og forbindelser.

- Støj- og vibrationspåvirkninger

Vejrforhold: Vind og regn kan påvirke, hvordan lyden bevæger sig omkring højbaneinfrastrukturen. Stærke vinde kan forårsage vibrationer i strukturen, hvilket kan føre til slid over tid.

Trafik: Støjen og vibrationerne fra togene på en højbane kan også forårsage slid på både de strukturelle elementer og de omkringliggende miljøer.

- Vegetation og biologisk påvirkning

Vækst af planter: I fugtige kystområder kan vegetation, såsom alger eller mos, vokse på strukturerne, hvilket kan holde på fugt og fremme korrosion. Desuden kan roden af planter, der vokser tæt på fundamentet, forårsage skader ved at bryde ind i strukturen.

- Affald og forurening

Havvand: Højbaner tæt på havet kan opleve problemer med forurening fra vandet, der kan transportere affald og kemikalier, som kan nedbryde materialerne og påvirke det omkringliggende miljø negativt.

I betragtning af de nævnte faktorer mener jeg, at det er afgørende at prioritere byggeri af metroen under jorden. Dette projekt vil også beskytte vores grønne områder, støtte biodiversiteten, sikre økonomiske fordele og øge sikkerheden for alle borgere.

Jeg håber, at mine synspunkter vil blive taget i betragtning i den videre beslutningsproces.

Med venlig hilsen

Svar til: Høring 64791 af: Anna Nedergaard

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
657

INDSENDT AF
Anna Nedergaard

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Flyhangargade 32

HØRINGSSVAR

Jeg savner, at miljøkonsekvensrapporten for M5 inddrager de varige effekter og samspillet med andre trafikprojekter i området.

Byudviklingen på Refshaleøen vil kræve en større vej med motoriseret trafik, der forbinder den bedre med resten af byen. Det forhold bør som minimum tænkes sammen med metroens placering evt. i en samlet trafikkorridor. En nedgravet løsning ved Margretheholmen af både vej og metro kunne være fordelagtig.

Det er en kortsigtet løsning at fokusere på øget trafik på Forlandet/Refshalevej i stedet for at se på mere varige løsninger. Fx vil de smukke omgivelser på Refshalevej kunne opgraderes til at prioritere ”bløde trafikanter”, som vil kunne nyde naturen og det historiske voldanlæg.

Jeg er bekymret for, at man isolerer hvert af kommunens store trafikprojekter, hvilket kan føre til manglende overblik og oversete afhængigheder mellem de parallelle projekter.

Anlægsfasen af M5 kan fx øge trafikken på Refshalevej, hvilket vil påvirke beboerne på Margretheholmen og de mange bløde trafikanter, der hver dag besøger Refshaleøen, og ikke mindst vil det bidrage til at ødelægge fortidsminder og kulturarv langs Refshalevej. Københavns kommunes vision for en cykelby er helt fraværende i det fremlagte.

Jeg er bekymret for de akkumulerede påvirkninger fra de forskellige projekter. Endelig bør der gennemføres mere detaljerede beregninger af mulige støjgener ved ændringerne.

Svar til: Høring 64791 af: Philip Douglass

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
656

INDSENDT AF
Philip Douglass

BY
København K

POSTNR.
1466

ADRESSE
Rådhusstræde 4d

HØRINGSSVAR

Jeg vil udtrykke min opbakning til høringssvar 119, hvor der foreslås at man overvejer at M5 termineres i Hellerup, i stedet for Østerport. Ligeledes høringssvar 224 opfordrer til at overveje sammenkobling til M4 i Nordhavn. Jeg synes disse forslag er fornuftig fordi, med de nuværende planer, mangler der baneforbindelser til/fra nord der kan konkurrer med den planlagte vejtunnel.

Svar til: Høring 64791 af: Henrik

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
655

INDSENDT AF
Henrik

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Allé 23

HØRINGSSVAR

Jeg tog for givet at man med den femte metrolinje i København tog al læren og viden fra de fire første med ind i byggeriet. Men jo mere jeg læser - jo mere kommer jeg i tvivl om hvad planen for M5 egentlig er. Jeg læser om lave dybder, billigere skinnevalg, flere transportgener, øgede grænseværdier for støj osv. Det lyder desværre af et budgetorienteret projekt og harmonerer dårligt med den måde vi som mennesker og samfund har udviklet os.

Jeg er hverken uddannet landinspektør eller erfaren håndværker og har derfor (ligesom de fleste på begge sider af bordet) ikke kompetencerne til at vurdere om 9-12 meters tunneldybde er nok til, at vores 125 år gamle huse kan holde til rystelser eller ændringer i grundspejlet. Men det er for mig, som kommende beboer direkte ovenpå linjen, meget bekymrende læsning.

Jeg nyder dagligt, hvor stille der er i vores kvarterer omkring Prøvestens Allé, Kongedybs Allé, Sixtusvej, Rialtovej osv. Også selvom Øresundsvej og Backersvej har været gravet op utallige gange de sidste 10 år. Men larmen fra byggeri er til at overskue, fordi man ved den stopper efter en periode. Det er straks mere bekymrende, med den konstante brummen i jorden under os, som potentielt vil komme. Særligt når det lader til at grænseværdierne ikke rummer nogen form for ansvarsstilling ved overtrædelse.

Jeg kan derfor kun tilslutte mig de mange øvrige høringssvar, som foreslår at man drejer ruten, så den i stedet løber under de to store kirkegårde (Sundby Kirkegård og Sundbyøster Kirkegård). Her er ingen bygninger og “beboerne” kan sove ubekymret gennem hvad som helst.

I troen på de bedste beslutninger,
Henrik

Svar til: Høring 64791 af: Nicolaj

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
653

INDSENDT AF
Nicolaj

BY
Allerød

POSTNR.
3450

ADRESSE
Drabæk Huse 61

HØRINGSSVAR

Metroen skal under jorden. Jeg elsker at gå ture på de grønne arealer omkring Margretheholmen.

Svar til: Høring 64791 af: Simon Lundt Hansen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
654

INDSENDT AF
Simon Lundt Hansen

BY
Kbh. S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metro linje M5 – Fokus på konsekvenser og risici for ulykker ved øget trafikal belastning på Islands Brygge, samt de psykiske konsekvenser af støj, støv og vibrationer fra byggepladsen på børn og unge

I forbindelse med etableringen af metro linje M5 er der planlagt betydelige anlægsarbejder, som vil medføre en øget trafikal og psykisk belastning for børn og unge i nærheden af byggeriet på Islands Brygge. Dette høringssvar har til formål at sætte fokus på de potentielle konsekvenser og risici for ulykker, som kan opstå som følge af den markante stigning i trafikmængden, særligt tung trafik, i området.
Når Islands Brygge spærres af som led i byggearbejdet, vil en voldsom mængde store, tunge køretøjer færdes i området omkring Artillerivej. Dette skaber en øget risiko for ulykker, ikke mindst fordi området rummer mange institutioner og fritidsaktiviteter, hvor børn og unge færdes.

Antal institutioner og Skolen på Islands Brygge:

- Islands Brygge huser flere institutioner, herunder børnehaver, vuggestuer, fritidsklubber og andre børnerettede tilbud. På Artillerivej alene ligger der 6-10 børneinstitutioner.
- Skolen På Islands Brygge, som har to adresser på Artillerivej, går der ca. 1.300 elever. Skolen benyttes også til fritidsaktiviteter efter skoletid, hvilket betyder, at børn og unge færdes i området flere gange i døgnet både om dagen og om aftenen

Andre børne- og ungdomsaktiviteter i området:

- Fodboldklubben Hekla har træning og andre aktiviteter på begge sider af Artillerivej, og mange børn og unge benytter faciliteterne både i og uden for skoletiden og ofte transportere de sig selv på cykel.

- Spejderhytten, som også ligger på Artillerivej, bruges hyppigt af børn og unge til spejderaktiviteter, hvilket skaber yderligere risiko for kollisioner og uheld, når den tunge trafik er på sit højeste.

Med det voldsomt øgede antal store lastbiler og byggepladskøretøjer, som forventes at køre igennem Artillerivej og omkringliggende gader, er risikoen for trafikulykker markant forhøjet. Smalle vejstrækninger og mange krydsende børn i myldretiden forøger denne fare yderligere. Dette udgør ikke blot en sikkerhedsrisiko for de mange børn og unge i området, men også for områdets beboere generelt. Da det er tiltænkt at Islands Brygge afspærres, vil alle køretøjer skulle benytte Axel Heides

Gade og videre af Artillerivej

Psykiske konsekvenser af støj, støv og vibrationer fra byggepladsen på børn og unge
Når der opføres store byggeprojekter som metro linje M5, følger der uundgåeligt støj, støv og vibrationer fra byggepladsen på Axel Heides Gade der kan påvirke de omkringliggende beboere, især børn og unge. Når disse gener desuden fortsætter om natten, forværres deres indvirkning yderligere og kan have alvorlige psykiske og udviklingsmæssige konsekvenser for børn.

Støj og dens påvirkning af børns udvikling: Langvarig udsættelse for støj, især i områder, hvor børn bor, går i skole og deltager i fritidsaktiviteter, kan have en negativ indvirkning på deres kognitive udvikling. Forskning viser, at vedvarende støj kan føre til koncentrationsbesvær, dårligere indlæringsevne og hukommelsesproblemer hos børn. Dette skyldes, at børns hjerner stadig er under udvikling, og kontinuerlig støjbelastning forstyrrer deres evne til at fokusere og bearbejde information. Når støjen også fortsætter om natten, kan den desuden forstyrre deres søvn, hvilket er afgørende for hjernens modning og evne til at håndtere stress.

Støv og sundhedsrisici: Støv fra byggepladsen kan være skadeligt for børns helbred, ikke blot fysisk men også mentalt. Børn er mere sårbare over for partikel- og luftforurening, som kan forværre astma og andre luftvejssygdomme, hvilket skaber yderligere stress og bekymringer i deres hverdag. Når børn konstant udsættes for disse helbredsrisici, kan det føre til øget angst og utryghed, da deres velvære er truet

Vibrationer og deres effekt på trivsel: Vibrationer fra

byggearbejde kan være både fysisk og mentalt belastende for børn. De konstante vibrationer skaber en følelse af utryghed og uro, hvilket kan påvirke børns følelse af sikkerhed og tryghed i deres hjem og skolemiljø. Når børn oplever en konstant forstyrrelse af deres omgivelser, kan det føre til stresssymptomer, søvnforstyrrelser og i sidste ende påvirke deres psykiske sundhed negativt.

Natligt arbejde og søvnforstyrrelser: Søvn er en af de vigtigste faktorer for børns mentale og fysiske udvikling. Natlige byggearbejder, der forårsager støj og vibrationer, kan i høj grad forstyrre børns søvnrytme. Manglende søvn eller forstyrret søvn kan påvirke børns evne til at koncentrere sig, deres følelsesmæssige stabilitet og deres evne til at lære og udvikle sig. Søvnforstyrrelser over længere tid kan også øge risikoen for angst og depressive symptomer hos børn og unge.

Konklusion: De vedvarende påvirkninger fra byggepladsens støj, støv og vibrationer – især når arbejdet foregår om natten – kan have dybtgående psykiske konsekvenser for børn og unge i området. Disse faktorer kan forstyrre deres søvn, skabe stress og angst, og hæmme deres kognitive og følelsesmæssige udvikling.

Børns trivsel bør prioriteres, og det er derfor vigtigt at tage disse risici i betragtning i planlægningen og gennemførelsen af endnu en metrostationen på Islands Brygge.

Anbefaling:
Jeg opfordrer kraftigt til, at planerne om en metrostation på Islands Brygge enten udelades helt eller at stationen placeres et andet sted. Området er allerede betjent af to eksisterende

metrostationer, Islands Brygge og Havneholmen, som begge ligger inden for en radius af én kilometer. Dette gør yderligere metroinfrastruktur unødvendig på dette sted.
Placeringen af en ny station vil skabe betydelige sikkerhedsrisici, især med den øgede trafik af tunge køretøjer, der er nødvendig for anlægsarbejdet. Samtidig vil den øgede belastning i et område, hvor mange børn og unge færdes dagligt, udgøre en markant risiko for ulykker og have vidtrækkende negative psykiske konsekvenser for børn og unge i nærområdet af byggepladsen.
Ved at udelade eller flytte stationen til et mere egnet sted, kan man undgå den unødvendige risiko for trafikuheld og farlige situationer for områdets beboere, børn og institutioner og sikre et sundt og trygt miljø for de mange børn og unge i området. Det vil være ubærligt, hvis et barn i værste tilfælde skulle miste livet og have vidtrækkende konsekvenser for alle i lokalområdet og beslutningstagere.
Jeg anbefaler derfor en grundig revurdering af stationens placering og behovet for dens eksistens og en grundig analyse af, hvor mange børn og unge, som dagligt vil være udsat for den øgede risiko forbundet med etableringen af metrostationen på Islands Brygge. Samtidig vil jeg opfordre til, at de psykiske påvirkninger og konsekvenser fra larm og vibrationer med fokus på børn og unge undersøges til bunds.

Hvor mange børn og unge vil dagligt i en lang årrække blive berørt og udsat for de ricisi som er beskrevet ovenfor?

Ovenstående er skrevet på en tlf. og eventuelle fejl bør ses i dette lys.

Simon Lundt Hansen

Svar til: Høring 64791 af: Lise Schlichter

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
651

INDSENDT AF
Lise Schlichter

BY
Stenløse

POSTNR.
3660

ADRESSE
Enghøjvej 19

HØRINGSSVAR
Grav metro M5 ned, ellers ødelægges Danmarks største selvbyggende havn med 1200 medlemmer.

Som medlem af SK7lynetten gennem mange år, mener jeg at havnens historie er ret unik.
Havnen blev startet af gamle B&W arbejdere, som ikke kunne finde havnepladser. De indgik en lejeaftale med Københavns Kommune.
Havnen har i 2025 eksisteret i 50 år.
Vi er således en selvbygget havn på alle måder, og har aldrig modtaget nogen former for økonomisk støtte. Alt hvad vi ejer har vi selv bekostet og forsøger via vores klub indtægter, at vedligeholde og udvikle vores havn.
Ånden lever videre. Havnen i dag har ikke ændret sig meget, når man tænker på de mange år, der er gået. Der er flere bygninger, flere erhvervsdrivende, flere medlemmer og meget mere liv omkring os.
Men grundtanken om, at alt hvad der kan laves frivilligt, bliver gjort frivilligt.
Det er en fundamental betingelse for vores eksistens.
Med etablering af metro over vores havn, er vores tid, som vi ser ud i dag, snart slut.
Ikke blot ser vi ind i, at miste 30 procent (ifølge jeres beregninger) af vores havnepladser. Det faktiske tal er 58 procent, hvilket i realiteten betyder, at I decimerer vores medlemsantal, så betragteligt, at vores eksistens ikke længere er til stede.

Kære folkevalgte politiker, bevar vores havn og SK Lynetten, forlang som det mindste at metroen føres under havnen.

Svar til: Høring 64791 af: Amager Fælleds Venner

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
652

INDSENDT AF
Amager Fælleds Venner

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Dronning Elisabeths Alle 6

HØRINGSSVAR

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for en ny metrolinje M5

Amager Fælleds Venner arbejder først og fremmest for at bevare naturen på Amager Fælled, men støtter også op om bevarelsen af naturområder andre steder i Danmark. Konkret er vi modstandere af projektet med at etablere en kunstig halvø Lynetteholm midt i et sårbart vandmiljø. Det vil være til stor skade for havmiljøet i Øresund og tilstødende farvande.

Derfor mener vi helt grundlæggende, at Lynetteholm skal droppes, og at der derfor ikke er brug for en Metro M5, hvis formål det er at betjene eventuelle kommende beboere på Lynetteholm.

Hvis M5 alligevel gennemføres, er det for os afgørende, at linjen ikke medfører yderligere ødelæggelser af københavnske naturområder og parker, som for eksempel på Margretheholmen og Østre Anlæg, der er fredet. Begge områder vil tage skade af den foreslåede linjeføring.

Vi har i forvejen alt for få naturområder i København, og vi oplever konstant, at de nuværende områder bliver indskrænket som følge af den såkaldte byudvikling. Det er nødvendigt, at den udvikling stopper nu.

Vi har noteret os, at den sydlige linjeføring vil komme til at gå under en del af Amager Fælled i en boret tunnel. Det er selvfølgelig bedre, end hvis metroen var ført over jorden, men vi finder det ikke tilstrækkeligt dokumenteret i miljøkonsekvensvurderingen, at en boret tunnel under Amager Fælled ikke vil have negative konsekvenser for dyre- og planteliv. Vi forestiller os, at støjgener og rystelser kan forplante sig til jordoverfladen og forstyrre dyrelivet, og at en boret tunnel kan medføre øget udtørring af Fælleden til skade for floraen over tunnelområdet.

Vi er desuden bekymrede for, at byggepladsen ved DR-Byen ikke vil have en tilstrækkelig

størrelse, så Fælleden også vil blive taget i brug som oplagringsplads til skade for naturen.

I øvrigt mener vi, at der er behov for en afklaring af finansieringen af den nye metrolinje. Vi har dårlige erfaringer med, at byggeri på byens naturområder bruges til at finansiere metrobyggeri. Det må under ingen omstændigheder ske.

Venlig hilsen Ulla Rosenvold pva Amager Fælleds Venner

Svar til: Høring 64791 af: Michella Lenz

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
650

INDSENDT AF
Michella Lenz

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72 1th

HØRINGSSVAR
Behov for en underjordisk metroløsning af hensyn til børnenes trivsel og naturen på Margretheholmen

Som beboer på Margretheholmen og forælder til 2 små børn, vil jeg gerne udtrykke min bekymring for den foreslåede højbaneløsning til den kommende metrolinje.
Jeg vil kraftigt opfordre til, at metroen i stedet føres under jorden for at beskytte børnenes frie udfoldelser samt de sparsomme grønne områder, som allerede er under pres i vores bydel.

Margretheholmen er et unikt område, hvor børnene trives udenfor, og hvor de dagligt bruger de fælles, grønne arealer til leg, sport og kreativ udfoldelse. Børnene bygger huler i skoven, spiller fodbold på de grønne arealer og bruger timer på at udforske naturen, hvor de kan finde en masse spændende dyr og insekter, heriblandt fredede flagermuse.
Dette frie børneliv er dybt afhængigt af netop de grønne og rolige omgivelser, som en højbane vil ødelægge. Støj og visuelt forstyrrende elementer vil gøre det svært for børnene at finde ro i deres leg og vil uundgåeligt begrænse deres muligheder for at udvikle sig i samspil med naturen. Vi taler i forvejen meget om mistrivsel blandt børn, og her har vi et eksempel på et område, hvor trivslen fungerer – lad os ikke ødelægge det.

En højbane vil også have en betydelig negativ effekt på naturen og biodiversiteten. De grønne områder er få, men de er vigtige, ikke bare for børnene, men for hele lokalsamfundet. Vi ser allerede en tendens i byudviklingen, hvor naturen skubbes længere og længere væk fra beboerne, og det bør være en prioritet at bevare de oaser, som vi stadig har tilbage.

Jeg vil også fremhæve den sundhedsprofil, som Københavns Kommune selv har udarbejdet, og som netop fremmer leg, fysisk aktivitet og fællesskab blandt børn. På Margretheholmen fungerer dette – børnene er aktive og sociale i det fri. Hvis vi fjerner de trygge og inspirerende udendørsarealer, som i dag understøtter deres trivsel, vil vi ødelægge noget unikt, der ikke bare kan genskabes andre steder.

Derfor vil jeg på det kraftigste opfordre til, at metroen graves ned, så Margretheholmen fortsat kan være et levende og trygt miljø for børnene og naturen. Dette er ikke kun vigtigt for os, der bor her nu, men også for fremtidige generationer. Lad os bevare de steder, hvor børnelivet og naturen fungerer i harmoni – og lad os inspirere resten af byen til at følge trop.

Svar til: Høring 64791 af: Frank Petersen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
649

INDSENDT AF
Frank Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
S/K LYNETTEN

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR
Miljøkonsekvens M5. Hej mit navn er Frank Petersen og jeg er havnefoged i S/K Lynetten. Jeg skriver for at udtrykke min dybeste bekymring og modstand mod planerne om at anlægge en højbane, der vil krydse Margrethe Holmen Havnen. Der skrives at det er 30% af Havnens bådpladser det går ud over i miljøkonsekvensen , det passer ikke det er omkring 400 bådpladser. Eller med andre ord ca 60% af havnens bådpladser det vil gå ud over. Margrethe Holm Havnen er en perle midt i København, som både lokalbefolkningen og besøgende sætter stor pris på. En højbane, der skærer gennem havnen, vil ikke blot påvirke den æstetiske værdi af området, men også have konsekvenser for det miljø, som havnen udgør. Havnen spiller en vigtig rolle i byens liv og kultur, og det vil være ærgerligt at miste den unikke karakter, som området har. Jeg opfordrer derfor Metroselskabet til at genoverveje projektet og finde alternative løsninger, der ikke vil gå på kompromis med havnens værdier. Jeg opfordrer til at man graver den ned i stedet. Tak for jeres opmærksomhed. Jeg håber, at I vil tage min indsigelse i betragtning. Med venlig hilsen, Frank Petersen Havnefoged S/K Lynetten

Svar til: Høring 64791 af: Mikkel Egelund Nielsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
648

INDSENDT AF
Mikkel Egelund Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72 1th

HØRINGSSVAR
Metro under jorden – af hensyn til vores børn og naturen

Jeg skriver som beboer på Margretheholmen og forælder til to børn, for at udtrykke min stærke bekymring over planerne om at anlægge en højbane her i området. Vi er virkelig glade for at bo her, men jeg må være ærlig og sige, at hvis højbanen bliver en realitet, vil det formentlig tvinge os til at flytte væk. Vi kan simpelthen ikke forestille os at lade vores børn vokse op og lege under en støjende højbane, og hele byggeperioden vil gøre det umuligt for dem at bruge de grønne områder, som er en stor del af deres dagligdag.
Da vi for 8 år siden flyttede til København, var det netop på grund af Margretheholmens grønne områder og faciliteter, at vi forelskede os i området. Til at starte med, troede vi at en bopæl i København skulle være for en kort periode, og at vi ville flytte ud af byen, inden børnene skulle starte i skole. Vi er dog blevet så glade for området og er stadig bosat på skønne Margretheholmen - nu med børn i den lokale skole og vi kunne ikke tænke os et bedre sted at bo og lade vores børn vokse op.

Vores børn tilbringer timer udendørs hver dag. De bygger huler i skoven, spiller fodbold på boldbanerne, fanger krabber ved badebroen og finder insekter rundt omkring på de grønne arealer – områder, der vil blive ødelagt og forsvinde, hvis der kommer en højbane. Den ro og frihed, børnene og vi sammen som familie oplever i naturen, vil forsvinde under konstant byggelarm og sidenhen den evige støj fra metroen, der suser forbi. Det er præcis den type miljøforringelse, som får familier til at overveje at forlade byen.

Derudover er de grønne områder ikke bare rekreative for os – de har også en rig biodiversitet. Der er flagermus og andre arter, som vil lide under en højbane. At reducere den sparsomme natur, vi har tilbage, vil være en uoprettelig skade, både for miljøet og for vores børns mulighed for at opleve naturen tæt på deres hjem.

Jeg ved, at Københavns Kommune gør en stor indsats for at fremme børns trivsel og udeliv, og her på Margretheholmen er vi et skoleeksempel på, at det kan lade sig gøre. Børnene her trives uden skærme, de leger udenfor og er en del af et stærkt fællesskab. Hvis vi fjerner de arealer, hvor det hele foregår, vil vi miste den hverdag, der fungerer så godt for dem, og som mange andre steder er svære at skabe.

Af alle disse grunde opfordrer jeg til at vælge en underjordisk metroløsning. Det vil sikre, at vores børn kan fortsætte med at lege trygt i naturen, og at vi kan blive boende i et område, som vi holder af. Det er en beslutning, der ikke kun handler om transport, men også om børns trivsel og vores fælles ansvar for at bevare naturen.

Svar til: Høring 64791 af: Lars Ole Vallebo

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
647

INDSENDT AF
Lars Ole Vallebo

BY
København k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 56, 5. tv

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes høringssvar angående projektet for etablering af metrolinjen M5.

Til Borgerrepræsentationen

Først og fremmest vil jeg gerne anerkende de involverede parter for at de efter bedste evne forsøger at undersøge forholdene i forbindelse med projektets etablering.

Dog er det også bekymrende at kunne konstatere, at mange væsentlige forhold udelades eller underdrives i forbindelse med det udarbejdede materiale som skal ligge til grund for beslutningen, hvori der bl.a. ligger forslag om etablering af en højbane som skal strække sig fra Prags Boulevard, forbi Kløvermarken, over Margreteholmen og videre ud til Refshalvøen.

Jeg skriver dette høringssvar da jeg ønsker at udtrykke min stærke bekymring over denne løsning og opfordre til, at de involverede parter genovervejer projektets udformning.

Negative konsekvenser for beboere og miljøet

Der bliver i udbudsmaterialet anvist forslag omkring etablering af en højbane, hvilket beskrives som den på papiret billigste løsning. Men som det umiddelbart kan konstateres af udbudsmaterialet vil en højbane skulle placeres gennem eller tæt ved grønne områder såsom Kløvermarken, Margretheholmen og Refshalvøen. Områder der er med til at give Nordøstamager, Refshalvøen og de omkringliggende områder netop den unikke oplevelse og de åndehuller som både Københavnere og turister glædeligt opsøger igennem alle årets 365 dage.

En højbane langs den foreslåede rute må forventes at have markant negativ indflydelse på de nærliggende områder. Kløvermarken bliver eksempelvis dagligt benyttet af store dele af de omkringliggende områders børn og unge til at dyrke sport og foreningsaktiviteter. Efter et hurtigt besøg en tilfældig eftermiddag eller weekend vil det hurtigt stå klart, hvilket unikt samlingspunkt Kløvermarken er. Derfor bør det heller ikke tage mange øjeblikke at forestille sig de vidtrækkende konsekvenser en højbane vil medføre. Selvom højbanen ikke skal køre direkte gennem Kløvermarken, er det vanskeligt at forestille sig, at en højbane ikke vil påvirke Kløvermarken og dens omkringliggende aktiviteter negativt.

Dernæst er der Margretheholmen. Et unikt sted tæt på hjertet af København, hvor både såvel børnefamilier som unge og pensionister i forening har mulighed for at nyde den rolige og unikke natur. Alle der besøger Margretheholmen siger samstemmende at dens natur er noget helt særligt, og dette gælder også ligeledes for de mange turister der hver dag besøger området. De beskriver bl.a., at de besøger området for at opleve det unikke syn som man får fra toppen af CopenHill, men ligeledes også for at kunne opleve den unikke atmosfære, roen og idyllen som områdes natur tilbyder.

Afslutningsvis er der Refshalvøen – et sted som de seneste år, er blevet stadig mere populært med alt fra de bevaringsværdige B&W Haller, til havneområdet og festivalpladserne hvor der årligt afholdes Distortion og CopenHell mv. En metrohøjbane risikerer at ødelægge området ved at introducerer et industrielt og mekaniseret element i landskabet, hvilket må formodes at mindske Refshaleøens appel som turistdestination.

Dertil skal der tages højde beboernes sundhed og velvære. Alene på Margretheholmen er der 34 lejlighedsopgange med op imod 850 beboere som vil få direkte udsigt til højbanebyggeriet herunder det forventede øgede støjniveau som et højbanebyggeri må formodes at skabe. Dertil er der slet ikke talt de øvrige beboere på Margretheholmen eller kolonihaverne ved Forlandet med.

Disse beboere vil alle blive direkte påvirket af etableringen, og et hurtigt tilbageblik i medieaktiverne fra Københavns nuværende metrolinjers etablering tegner ikke lovende såfremt der vælges en højbane.

I stedet for en højbane opfordrer jeg til, at der i stedet vedtages etablering af en underjordisk løsning, som i højere grad kan sikre både byens infrastrukturbehov men samtidig også at de eksisterende miljøer og områder kan bevares.

Jeg håber derfor, at Borgerrepræsentationen vil tage hensyn til de mange borgere, foreninger og besøgende som bliver berørt af denne beslutning, og finde en løsning der på bæredygtig vis kan integreres i områdets nuværende kvaliteter.

Med venlig hilsen

Lars Ole Vallebo

Margretheholmsvej 56, 5, tv

1432 København K

Svar til: Høring 64791 af: Flora Helene Krøyer

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
646

INDSENDT AF
Flora Helene Krøyer

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 41

HØRINGSSVAR
Hej

Jeg er rigtig ked af at høre at der måske kommer en metro højbane hen over Margretheholmen. Jeg synes at der er forkert at I bygger den oppe. Dem der bor i lejlighederne kommer til at få en metrohøjbane i deres "baghave". Det er her at børn tager hen og spiller fodbold efter skole. Det er her at vi lufter vores hunde. Det er her at vi har vores bistader, og blomster. Det er det eneste stykke skov og natur vi har. Det er her vi plukker æbler, blommer og brombær til at bage kage. Det er her vi går med vores familie når vi holder fødselsdag og går på opdagelse. Det er her vi går tur og leger gemmeleg i skoven. Og vores havn bliver ødelagt. Ved havnen fanger vi krabber og laver krabbeløb. Og vores elskede båd (Rulle) skal så langt væk at det bliver sjældent at vi kan sejle. Og vi plejer at sejle ud på Reffen for at spise pizza og bade når det er godt vejr. Så derfor synes jeg at i skal bygge den nede.

Mvh Flora HK

MATERIALE:
img 3293.jpg
img 3294.jpg

img_3293.jpg

img_3294.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Rebecca Harboe

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
645

INDSENDT AF
Rebecca Harboe

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 4

HØRINGSSVAR

En metro er en genial løsning i storbyer, - men det mest geniale ved den er, at den kan graves ned i jorden. Ligesom kloaksystemer og parkeringsanlæg bør vi udnytte den plads, vi kan skabe under jorden, så vi kan bevare de grønne områder og vandmiljø, så dyreliv, mennesker, børn og kæledyr kan nyde godt af det.

Erfaringerne fra blandt andet Ørestad har ganske vist ført til mere velovervejede arkitektoniske udformninger af højbaner, eksempelvis slankere og højere søjler i stedet for dæmninger, der begrænser bevægelsesfriheden. I forhold til Margretheholm og Lynettehavnen er det ikke så meget bybilledet, der vil blive påvirket af en højbanemetro; det er snarere det naturskønne område, der trues. Her findes et grønt åndehul med høje træer og vildt buskads, hvor ræveunger bor, og hvor børn bygger huler. I sensommeren skal man passe på ikke at træde på de små frøer og tudser, der er ved at finde deres vej til vandhullet. Det er noget så unikt som en oase midt i en hovedstad.

Den store naturgrund bag "Udsigten" er en del af et enestående beboelsesområde, der tilbyder stilhed fra byens pulserende lyde og trafikstøj - kun 10 minutters cykeltur fra Kgs. Nytorv. Det er en sjældenhed ikke at kunne høre andet end frøer kvække, børns latter fra fodboldbanen eller en hund, der gøer i det fjerne. Lyden fra en metrohøjbane passer simpelthen ikke ind i dette naturlige lydtæppe.

Desuden kunne det være en god idé at inkludere et stop ved Operaen. På grund af dens placering er der begrænsede muligheder for at nå derhen med kollektiv trafik, hvilket får størstedelen af gæsterne til at tage bilen. Dette skaber en betydelig trafikbelastning før og efter forestillinger, som kunne undgås med bedre transportmuligheder.

Svar til: Høring 64791 af: Jette Michelsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
644

INDSENDT AF
Jette Michelsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 166

HØRINGSSVAR

Byen har behov for at udvikle sig, og jeg er en varm støtte af metro og kollektiv trafik. Også af en M5.

Men København bør bevare sin blå-grønne bynatur, dèr hvor der stadig er grønne og blå oaser.

Dette er derfor en stærk opfordring til vores politikere for at muliggøre en tunnelløsning i området bag Margretheholm og under Lynettehavnen. Og en opfordring til at sige nej til en højbane, der er en kortsigtet og lidet gennemtænkt løsning.

Vi skal ikke gentage fortidens fadæser: Vi ved alle i dag, at Bispebuen var en fejltagelse, der vil blive dyr at rette op på. Der er ikke nogen positive eksempler på højbaner. Tværtimod støjer højbanen f.eks. ved Øresund og skærer tværs igennem beboelser. Og det bliver dyrt at rette op på efterfølgende.

En højbane bag Margretheholm vil ødelægge et enestående område, der allerede er beboet af 2000 mennesker, herunder 500 børn. Margretheholms og Lynettehavnens blågrønne omgivelser er til glæde for masser af københavnere. Men også indenlandske og udenlandske turister søger hertil.

En højbane vil skære gennem de grønne områder og ødelægge sammenhængskraften. Københavns Kommune har udlagt Margretheholm til bebyggelse for flere tusind mennesker for mere end 10 år siden. Københavns Kommune har også sat gang i bygning af sociale institutioner i området. Planen om en larmende og uskøn højbaneløsning hænger dårligt sammen hermed. Der er behov for, at Københavns Kommune tænker mere sammenhængende og langsigtet.

Metroselskabet taler om at give området omkring Margretheholm tilbage til byen, når M5 er installeret. Men dette er en illusion: Hvem vil gå tur i et område der er gennemskåret af en højbane? Hvem vil lade sine børn lege under en højbane? Hvem vil have udsigt til en højbane lige foran vinduerne? Og når der snart skal bo unge autister i en ny social institution på Margretheholm, så vil det næppe give den nødvendige ro at placere en larmende højbane midt i området.

Lynettehavnen som et rekreativt blåt område vil blive hakket midt over af en højbane, og det vil fremover kun være motorbåde – ikke sejlbåde – der kan ligge i havnen. Havnens charme med masser

af småbåde og lokale ildsjæle vil forsvinde.

Der vil uden tvivl blive argumenteret med, at en højbane er billigere end en tunnelløsning. Men set i forhold til de kæmpestore beløb som forventes anvendt på bygningen af Lynetteholm er en tunnelløsning ikke det der får læsset til at tippe.

Så dette er en appel til vores politikere om at tænke langsigtet, bevare den blå-grønne bynatur omkring Margretheholm – og grave metro 5 ned i en tunnel.

Svar til: Høring 64791 af: Birgit Petersen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
643

INDSENDT AF
Birgit Petersen

BY
Vordingborg

POSTNR.
4760

ADRESSE
Fiskebækgårdsvej 130

HØRINGSSVAR

Som gæst i området, ønsker jeg at Metro M5 skal graves ned med følgende argumenter:

1. Bevarelse af livskvalitet for de omkring 3000 beboere på Margretheholm.
2. Beskyttelse af flagermusenes grønne og rekreative områder.
3. Bevarelse af Danmarks største selvbyggende havn Margretheholm Havn (med ca 1200 medlemmer) som et rekreativt område.
4. Reduktion af støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen.
5. Forebyggelse af visuelle forstyrrelser i bybilledet.
6. Beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø.
7. Forbedring af ejendomsværdier ved at undgå en højbane.
8. Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter.
9. Sikring af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi.
10. Forebyggelse af ødelæggelse af børns legemiljøer og daglige aktiviteter.
11. Beskyttelse af Margretheholms Havn mod opfyldning og forringelse.
12. Undgåelse af gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad.
13. Opnåelse af en langsigtet økonomisk investering gennem en tunnel.
14. Forbedring af mulighederne for fremtidig byudvikling ved at undgå en højbane.
15. Reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen.
16. Bevarelse af områder, der er essentielle for børnefamilier i byen.
17. Beskyttelse mod en opsplitning af byrum, som en højbane vil forårsage.
18. Fastholdelse af Margretheholm som et attraktivt og familievenligt område.
19. Forebyggelse af langvarige og omfattende anlægsarbejder.

20. Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet mod forstyrrelser.

Svar til: Høring 64791 af: Alexander Kolmos Allerslev

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
642

INDSENDT AF
Alexander Kolmos Allerslev

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 28, St. TV.

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende

Nærværende høringssvar vedrører forslaget om en ny metrostation ved Københavns Hovedbanegård.
Planerne om anlæggelse af en ny metrostation i Reventlowsgade virker ganske uhensigtsmæssig, uforståelig og forkerte på alle tænkelige måder. Der har tidligere været skitseret et forslag om en placering af en ny metrostation ved Københavns Hovedbanegård i Bernstorffsgade. Dette ville være den helt rette placering i alle tænkelige henseender.
Følgende fordele ved en placering i Bernstorffsgade kan blandt andet nævnes:
- Ingen nævneværdige menneskelige konsekvenser i forbindelse med anlægsarbejdet og den efterfølgende drift. En placering i Reventlowsgade vil derimod have enorme konsekvenser for beboere og borgers trivsel, sundhed og liv mange år. Allerede nu er mange beboere i området ved den skitserede mulige ny metrostation i Reventlowsgade dybt berørte og bekymrede for deres fremtid.
- Bedre infrastrukturelt flow internt i og omkring Hovedbanegårdens nærmiljø. En placering i Reventlowsgade vil derimod skabe endnu større trængsel i området, hvor der allerede ligger en metrostation som betjener M3/M4 og belaste bagindgangene til Hovedbanegården og Tietgensbroen yderligere - disse er i forvejen hårdt belastet af den eksisterende trafik.
- Større nærhed til store arbejdspladser, attraktioner og det nye by- og boligområde Postbyen.

Metroselskabets argumenter mod forslaget om en metrostation i Bernstorffsgade, er, som jeg har forstået og hørt det, følgende:

- Det vil skabe store og omfattende forberedende ledningsarbejder- og omlægninger, som muligvis har en større økonomisk konsekvens end en stationsplacering i Reventlowsgade. Men som det pt. foreligger, skal der forud for anlæggelsen af i mulig metrostation i Reventlowsgade pågå forberedende ledningsarbejder og -omlægninger i to et halvt år forud

for det egentlige anlægsarbejde af metrostationen i Reventlowsgade. Altså må det forventes at de økonomiske konsekvenser nærmer sig samme niveau som ved ledningsarbejder og -omlægninger i Bernstorffsgade. Herudover virker det voldsomt hvis økonomiske hensyn skal vægte højere og gå forud for menneskers trivsel, sundhed og liv.
- Busterminalen beliggende i Bernstorffsgade skal flyttes. I stedet for at tænke i en midlertidig placering og en omdirigering af bustrafik under anlægsfasen, burde der tænkes i en helt ny permanent placering af busterminal som pt. ligger i Bernstorffsgade. Her kunne man med fordel medtage busholdepladserne på Tietgensbroen, og dermed gentænke en helt ny og bedre busterminalløsning ved Københavns Hovedbanegård. En oplagt mulighed for en ny permanent placering af én samlet busterminal kunne være i området foran den oprindelige hovedindgang til Hovedbanegården - det område som vender ud mod Vesterbrogade, og som pt. fremstår relativt kedeligt og glemt. En sådan placering ville være med til at skabe langt bedre flow internt i Hovedbanegården
- Omstigningstiden mellem M3/M4 og M5 nævnes som en udfordring. Pt. findes der allerede metrostationer hvor der er længere afstand mellem stationerne. Blandt andet kan metrostationerne ved Kongens Nytorv og Frederiksberg nævnes, samt stationerne ved Nordhavn for henholdsvis metro og S-tog. En mulig løsning for at reducere omstigningstiden mellem M3/M4 og M5 ved en stationsplacering i Bernstorffsgade, kunne være at etablere et rullende fortov, ligesom stationerne ved Nordhavn. Omvendt vil en stationsplacering i Bernstorffsgade give kortere afstand til andre togspor på Københavns Hovedbanegård, herunder regional- og intercitytog.

Altså lader det ikke til der er gode argumenter mod en placering af en ny metrostation ved Københavns Hovedbanegård i Bernstorffsgade. Tværtimod, så giver det nogle oplagte muligheder for forbedringer af mange forskellige aspekter, herunder udviklingsmuligheder, trafikale gevinster og en væsentlig reduktion af menneskelige gener, omkostninger og konsekvenser.
Jeg skal indtrængende bede beslutningstagere om at genoverveje placeringen af en metrostation ved Københavns Hovedbanegård i Bernstorffsgade - her vil ingen mennesker blive berørt, og slet ikke borgere som allerede har gennemlevet et metrobyggeri.

Hvis en placering af en ny metrostation ved Københavns Hovedbanegård i Reventlowsgade, mod forventning, alligevel fastholdes, vil det som minimum være rimeligt og fair, at Metroselskabet tilbyder at købe lejligheder til markedspris fra de beboere, som ikke ønsker at bo op af en byggeplads i op til 10 år! Salgsprisen skal udregnes af uvildige ejendomsmæglere, og denne skal fastsættes i et scenarie, som tager højde for normale omstændigheder, hvor udsigten til et kæmpe anlægsprojekt ikke medtages i værdiansættelsen. Muligheden for salg af lejligheder til Metroselskabet eller erstatning for tabt fortjeneste bør allerede indtræde nu, da blot forslagene om et muligt metrobyggeri allerede nu har indvirkning på lejlighedernes værdi og mulighed for salg. Altså påvirkes borgernes privatøkonomiske forhold og fremtidsplaner allerede nu i væsentlig grad af planerne og udsigterne til et nyt metrobyggeri, dette er noget jeg håber beslutningstagerne er bevidste om.
I forhold til kompensation, vil jeg bemærke, at det ikke kun er støjgener der skal være udslagsgivende for hvor meget og hvornår der udbetales kompensation. Andre gener såsom støjhegn som forringer dagslys i lavtliggende boliger bør medtages. Der bør være et særligt

fokus på stuelejligheder, da disse boliger vil blive voldsomt belastet af ikke kun støj og vibrationer, men også kraftige forringelser af dagslysforhold og udsyn.

Slutteligt vil jeg nævne, at Metroselskabets opførsel i forbindelse med de udførelsen af de geotekniske forundersøgelser, er meget bekymrende. På borgermøder nævner Metroselskabet at de ønsker et godt "naboskab", men der blev ikke givet nogle former for varsel om, at der skulle pågå støjende og vibrerende arbejder, samt at parkeringspladser inddrages til bygge- og arbejdspladser. Sådanne oplevelser er ikke befordrende for det "gode samarbejde og naboskab".

Jeg håber mit høringssvar vil blive læst og taget i betragtning.

Svar til: Høring 64791 af: Olivia Petri

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
641

INDSENDT AF
Olivia Petri

BY
København K

POSTNR.
1302

ADRESSE
Dronningens Tværgade 9a

HØRINGSSVAR

Jeg elsker at gå ture og nyde de grønne arealer på Margretheholmen. Et frirum i en travl storby - især for os hvor turismen og trafikken for alvor har sat sit præg. Offentlig transport er essentiel for at byen kan hænge sammen, men at metroen bygges under jorden er vigtigt for alle os der holder af København!

Svar til: Høring 64791 af: Louise Busch

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
640

INDSENDT AF
Louise Busch

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Øster Allé

HØRINGSSVAR

Metroen skal føres under jorden og ikke som en højbane langs forlandet.
Vi har kolonihave på den sidste havegang som ligger direkte ud til Forlandet.
En højbane vil larme og spolere den mulighed der er tilbage for at kunne finde lidt fred og lidt ro i kolonihave og hus. Det gælder både under etableringsfasen af metroen og når metroen kommer i drift. Desuden vil vi få en udsigt direkte ud på en højbane. Det ønsker vi selvfølgelig ikke.
En væsentlig årsag til køb af kolonihaven er en voldsom støjpåvirkning fra FælledParken fra maj til oktober måned. Bor i lille lejlighed op til parken. Det er ikke den enkelte soundbox eller det enkelte offentligt godkendte store arrangement. Det er det samlede billede. Det er mængden. Derfor en kolonihave den del af året.
En mulighed for at have en plet med lidt fred og lidt ro. En mangelvare i 2024 i Kbh. Og et stort grunlæggende menneskeligt behov. En forudsætning for at kunne fungere, få nattesøvn, kunne trives og kunne arbejde. Der er i forvejen riiigeligt med støj i kolonihaven fra diverse musik arrangementer fra bl. A. refshaleøen, gocardbanen mv (også mængden her og ikke det enkelte arrangement) og så selvfølgelig også fra meget og tung trafik på Forlandet og på Kløvermarksvej.
Håber der bliver taget en god og klog beslutning om at metroen skal føres under jorden også langs Forlandet. Og der derved lægges vægt på de menneskelige grundlæggende basale behov og at de mennesker det vedrører respekteres og imødekommes.
TAK og med venlige hilsner

Svar til: Høring 64791 af: Heine Kongshøj

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
639

INDSENDT AF
Heine Kongshøj

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 6, 3th

HØRINGSSVAR

Undertegnede har været beboer på Islands Brygge siden 1999 (kun afbrudt af 6 år i Sydhavn) og jeg har fulgt den spændende udvikling i området gennem denne tid.
Som borger centralt i København kommer jeg rundt i trafikken på alle måder. Både som fodgænger, cyklist og som bruger af den offentlige trafik.

Jeg mener, at der ikke er et behov for en metrolinje (M5) fra Københavns Hovedbanegård til Bryggebroen/Axel Heides Gade.
I 2024 er der åbnet både en ny metrostation ved Fisketorvet og en busterminal ved Dybbølsbro.
Desuden er området allerede er godt dækket af offentlig transport, herunder tre metrostationer inden for én kilometer af den foreslåede nye station ved Bryggebroen.
En ny station på Axel Heides Gade vil blot flytte passagerer fra de eksisterende stationer uden at tiltrække flere brugere.
Miljøkonsekvensrapporten bygger på forældede data, og der bør udarbejdes en opdateret behovsanalyse baseret på de aktuelle forhold i 2024.
Økonomisk set, er der allerede udarbejdet analyser, som viser at M5 nærmer sig at koste 30 mia. kr. En udgift, der slet ikke forventes at blive samfundsøkonomisk rentabel.

Trafik og miljø:
Byggeriet af en metrostration ved Bryggebroen vil medføre flere problemer for trafik, miljø og sikkerhed. Byggeriet vil kræve en afspærring af Islands Brygge i minimum 4 år, hvilket vil lede trafikken til den allerede overbelastede Artillerivej, hvor flere skoler og institutioner ligger.
Nedlæggelsen af ca. 60 parkeringspladser vil skabe mere unødvendig bilkørsel, og området vil blive yderligere presset af tung lastbiltrafik.
Det vil være mere hensigtsmæssigt at undlade stationen, hvilket vil gøre M5-linjen kortere, billigere og mere miljøvenlig.
Alternativt kan man flytte stationen til et mindre beboet område med mere plads, som fx Den Grønne Kile, for at reducere de trafikale og miljømæssige gener. Islands Brygge station bliver flittigt brugt selvom den ikke lige tæt op og ned af beboelse.

Jordforurening og påvirkning af bygninger.
Hvad angår mulig forurening er jeg stærkt bekymret over byggeriet af en metrostation ved Bryggebroen, da området har forurenet jord fra den tidligere Sojakagefabrik. Er risikoen ved at grave dybt i giftig jord er tilstrækkeligt analyseret?
Uanset, bør der bør træffes foranstaltninger for transport af den forurenede jord for at forhindre yderligere forurening. Støvet fra den jord, der fjernes kan sprede sig overalt i forbindelse med transport.
Byggeriet vil ligge meget tæt på beboede ejendomme og der er høje risici for bygningsskader som følge af vibrationer fra byggeriet, særligt for en bygning på sydsiden af Axel Heides Gade.
Vibrationerne, som forventes hele døgnet, vil forringe komforten for personer i nærliggende bygninger.
Erfaringer fra tidligere metrobyggerier viser, at det kan være svært at få anerkendt skader forårsaget af anlægsarbejde. Der opfordres derfor til, at disse risici tages meget alvorligt, og at der træffes foranstaltninger for at minimere skader.

P-Pladser:
Det fremgår, at ca. 60 parkeringspladser ved Axel Heides Gade vil blive nedlagt under byggeperioden. Vi er mange beboere i området, som er afhængige af daglig pendling til og fra abejdspladeser. Kan vi forvente, at der skabes andre parkeringspladser i nærheden til os?
Kan parkeringspladser ved Sundhedsstyrelsen på Erik Eriksens Gade, stilles til rådighed af kommunen, når de nedlægger de 60 pladser.
Det bør, i anlægsperioden, kun være beboere med parkeringslicens og virksomhedskøretøjer, der kan parkere i området. Efter byggeriets afslutning og metroens åbning skal parkeringspladserne i området desuden genetableres.

Støj, kompensation og evt mulighed for genhusning.
Som beboer med bolig meget tæt på den foreslåede byggeplads er jeg meget bekymret over om mine rettigheder, i forhold til kompensation og genhusning.
I forhold til rapporten om byggeprojektet forventes det at byggepladsen ved Bryggebroen vil medføre flere støjgener grundet projektets omfang.
Byggeriet vil medføre betydelig støj dag og nat, især da stationen skal ligge tæt på boligbyggerier med over 100 lejligheder. Miljøvurderingen anerkender de store støjgener, men der er ikke planlagt støjreducerende foranstaltninger, hvilket bør revurderes.
Jeg vil gerne påpege, at reglerne for kompensation og genhusning bør opdateres, da de nuværende satser, som er baseret på lovgivning fra 2007, ikke er tidssvarende. Beboerne skal have kompensation på nutidigt markedsniveau, da byggeriet vil gøre det vanskeligt at sælge eller udleje boliger i området. Der er ikke skitseret konkrete tiltag for en fair kompensation og mulighed for genhusning for den enkelte beboer. Byggeriet vil skabe markante økonomiske konsekvenser for beboerne og disse omkostninger bør indgå i det samlede budget for metroprojektet.

Afslutningvis vil jeg, som borger, håbe:
- at I vil tage ovenstående betragtninger alvorligt i den videre beslutningsproces.
- at der tages størst muligt hensyn til beboere, arbejdspladser og trafiksikkerhed ved de nødvendige trafikomlægninger.

Jeg beder jer politikere om nøje at overveje, om der overhovedet er et reelt trafikalt behov for en ny station ved Bryggebroen, i lyset af de betydelige omkostninger – både økonomisk og for de berørte beboere, bygninger samt trafiksikkerheden under den lange byggeperiode.
Er de nuværende oplysninger og analyser tilstrækkelige til at træffe en milliardinvestering på nuværende grundlag? Er M5's nuværende udformning en økonomisk og miljømæssig forsvarlig løsning, eller findes der alternativer, der vil være mere fordelagtige?

Svar til: Høring 64791 af: Laura Mønsted Krohn

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
638

INDSENDT AF
Laura Mønsted Krohn

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
rialtovej 5

HØRINGSSVAR
Vi ønsker som familie at udtrykke en alvorlig bekymring over det foreslåede metroprojekt, der skal placeres under det efterhånden 100 år gamle villakvarter, hvor vi bor. Dette høringssvar fokuserer på driftsfasens støjgener og strukturel integritet af husene i området, samt uoverensstemmelser i miljøkonsekvensrapportens konklusioner. En af vores største bekymringer er at miljøkonsekvensrapporten tager afsæt i og argumentere ud fra en vejledning fra Miljøstyrelsen fra 1997, som vi derfor på ingen måde mener er tidssvarende og ej heller kan forholdes til støjgener gældende for en metro.

De primære bekymringer er:

1. Støj og sundhedsmæssige påvirkninger

Det er efter anlæggelsen af Cityringen set at beboere klager over støjgener de ellers var lovet ikke ville være når metroen først var i drift i form af gentagne støj og vibrationer fra togpassage. Vi vil mene at netop denne situation eksemplificerer vores bekymring, særligt da M5 planlægges i blot 12-15 meters dybde.

I miljøkonsekvensrapportens hævdes det, at støj fra metroen i driftsfasen vil holde sig inden for den vejledende grænseværdi på 64 dB, og at den derfor ikke forventes at have sundhedsmæssig indvirkning. Denne grænseværdi stammer tilbage fra 1997 og er udarbejdet på et tidspunkt hvor jernbaner holdt sig over jorden. Rapporten argumenterer desuden for, at de gennemsnitlige støjniveauer er acceptable, men ignorerer de støjspidser, der opstår ved togpassage. I vores optik er det ikke den gennemsnitlige støj der er til gene, men de udsving der måtte komme ved gentagen togpassage. Et gennemsnit er altså ikke retvisende for støjgener i dette tilfælde, og det er derfor uvist hvor stor gene det giver anledning til i driftsfasen af metroen.

Miljøkonsekvensrapporten hævder, at støjen i driftsfasen vil være inden for den vejledende grænseværdi på 64 dB og dermed ikke forventes at have nogen sundhedsmæssig indvirkning. Dog fremhæves det i rapporten, at støj fra metroen kan overstige denne værdi. Samtidig fremhæves det i rapportens vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser, at forskningen viser, at støjniveauer over 64 dB kan have alvorlige helbredsmæssige påvirkninger som søvnforstyrrelser og forhøjet stressniveau. Det understreges, at støjgener i nattetimerne skal tages særligt alvorligt ved lavere

grænseværdier, hvor støjtoppe vil være færre men af samme styrke som i dagtimerne, et gennemsnit vil derfor heller ikke her være retvisende for den egentlig gene.

Vejledningen fra Miljøstyrelsen (1997) angiver muligheder for at afskærme støj, men modsat de gamle jernbaner har metroen længere forløb under jorden, hvilket gør det umuligt at skærme sig mod den støj, driften må medføre. I samme vejledning præsenteres krav til minimum afstand på 25 meter mellem jernbane og beboelsesområder netop af hensyn til støjgener og gener fra vibration. Dette kan måske ikke oversættes direkte til metroens underjordiske forløb, men giver anledning til stor bekymring, når M5 planlægges at føres kun 12-15 meter under jorden, altså halvdelen af den angivne minimums afstand fra vejledningen fra Miljøstyrelsen.

2. Strukturel integritet og vibrationer:

Grundejerforeningen består af 100 år gamle villaer, og da byggeplanerne angiver, at metrotunnelen vil blive anlagt i en dybde på blot 12-15 meter under kvarteret, rejser det alvorlige bekymringer om de langsigtede konsekvenser for bygningernes strukturelle integritet. Grundet husenes alder, vil selv små jordforskydninger og vibrationer på længere sigt kunne resultere i revner og skade på fundamenterne. Særligt den foreslåede dybde på 12-15 ser vi som en risikofaktor, da selv mindre vibrationer over tid kan føre til strukturskader.

Vibrationer under driften forventes ifølge rapporten at være ubetydelige, men erfaringer fra andre metroprojekter, såsom Cityringen, har vist, at der kan være mærkbare vibrationer og strukturlyd i bygninger over metrotunnelen. Dette er særligt problematisk, da den lave dybde under vores bolig øger risikoen for, at selv mindre vibrationer kan føre til strukturskader over tid.

Modsigelser i miljøkonsekvensrapporten:

1. Støj vs. sundhedsmæssige påvirkninger:

Rapporten hævder, at støjen i driftsfasen ikke vil have sundhedsmæssige konsekvenser, men anerkender samtidig, at støjniveauer flere steder kan overstige 64 dB. Denne modsigelse skaber tvivl om, hvorvidt de reelle støjpåvirkninger er blevet korrekt vurderet og igen er denne baseret på en vejledning fra 1997 omhandlende jernbaner.

2. Kompensation under anlægsfasen:

Rapporten tilbyder kompensation til naboer for støjgener under anlægsfasen, når støjen overstiger 55 dB om natten og 60 dB om aftenen. Dette viser, at Metroselskabet anerkender støjens generende natur under anlægsfasen, men tilsvarende afhjælpning er ikke nævnt for støjen i driftsfasen, selvom generne fra konstant støj stadig vil være til stede og må forventes at være af permanent karakter. Samtidig vil kompensation for gener i driftsfasen i ringe grad give mulighed for at afhjælpe de permanente støjgener (ved togpassage), derfor handler det ikke kun om os, der bor her nu, men også for de fremtidige beboere og generationer i villakvarteret.

Forslag til alternativ rute:

Vi vil gerne foreslå en alternativ rute for metroen, hvor den i stedet følger den trafikerede vej (Kastrupvej) under el-værket, byggelegepladsen og derefter gennem parken (den gamle kirkegård). Fordelene ved denne rute inkluderer:

Markant mindre påvirkning på beboelsesområder:

Ved at undgå at bygge under private boliger reduceres risikoen for skader på ejendomme og forstyrrelse af beboernes dagligdag. I stedet kan metroen føres under mindre bebyggede områder,

såsom en byggelegeplads og en park, hvor påvirkningen på menneskers livskvalitet vil være minimal.

Vi håber at vores bekymringer og forslag vil blive taget i betragtning. Det er nødvendigt at balancere behovet for infrastrukturudvikling men samtidig sikre hensynet til beboernes sikkerhed og livskvalitet, både i byggefasen, men særligt i fremtiden og driftsfasen, hvor gener fra en eventuelt bygget metro vil være permanente.

Vi er villige til at deltage i en yderligere dialog for at finde en løsning, der opfylder både byens og borgernes behov.

Svar til: Høring 64791 af: Karin Hansen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
637

INDSENDT AF
Karin Hansen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Thingvalla Allé 42

HØRINGSSVAR
Som mangeårig beboer i Grundejerforeningen Dyveke, er jeg meget foruroliget over at blive bekendt med, at man fra Københavns kommunes side påtænker at lade en ny metrolinje opføre under et gammelt villa/boligkvarter med de støj-og vibrationsmæssige gener, det måtte medføre for beboerne og for de gamle huses fundamenter.

Det er velkendt at andre beboere, blandt andet omkring Marmorkirken og Olufsvej, har været meget generede af de støj-og vibrationsproblemer, der har ledsaget metrobyggeriet samt også efterfølgende ifm støj og vibrationer fra driften af metroen. Man bør i sådanne sager tage ved lære af de erfaringer man har gjort sig i tidligere byggesager, så man ikke gentager samme fejl.

Det er vigtigt for beboerne i vores kvarter at kunne bevare den ro og fredfyldthed, der karakteriserer vores område og som bidrager til stor glæde og livskvalitet for beboere, ældre som børn, og andre borgere, der besøger vores kvarter.

Jeg vil derfor anbefale at man - såfremt man vælger at fastholde udvidelsen af metrolinjen - i planlægningen af metrolinje M5 byggeriet tager højde for følgende:

1. Metroen ikke placeres under bebyggelse men i stedet under eksempelvis parkeringspladser
2. Metroen placeres 30-35 meter under jorden ligesom de nuværende metrolinjer og ikke kun 9-12 meter som planlagt
3. Metroen etableres med støjdæmpende skinner

Svar til: Høring 64791 af: Morten Andersen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
636

INDSENDT AF
Morten Andersen

BY
Allerød

POSTNR.
3450

ADRESSE
Magnolievangen 83

HØRINGSSVAR
Jeg ønsler i høj grad, at den kommende metro ved Magretheholmen bliver udført under jorden. Vi finder stor glæde ved at besøge de grønne arealer og bruge dem til gåture med hund og venner, samt boldspil med børnene. Bh Morten.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Bo Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
635

INDSENDT AF
Thomas Bo Christensen

BY
København V

POSTNR.
1701

ADRESSE
Reverdilsgade 7, 2 tb

HØRINGSSVAR

Indsigelse mod ny

Metrostation i Reventlowsgade

Området er endelig ved at komme ovenpå igen, efter at have været ramt af gener i forbindelse med bygning af metro M3 + M4 siden 2010.

Som beboer i området er det for mig uanstændigt at byde os beboere i området gener i form af bygning af M5 i yderligere 8-10 år, når det også har været oppe at vende, at bygge ny metrostation i Bernstorffsgade. Hvor metro kan føres uden væsentlige og årelange gener for borgerne her.

Så som beboer i området er det hvad jeg og mange andre her foretrækker.

Er dette helt umuligt, støtter jeg høringssvar 463 indsendt af Gårdlauget i Stampesgadekarreen

Med venlig hilsen
Thomas Bo Christensen
Beboer i Stampesgade Kareen

MATERIALE:
hoeringssvar gaardlaug.pdf

København, 10. september 2024.

Gårdlauget i Stampesgadekarreens svar på høring vedr. miljøkonsekvensvurdering for M5

Til Trafikstyrelsen, Københavns Kommune og Metroselskabet

Gårdlauget har med interesse læst den udsendte miljøkonsekvensvurdering vedrørende den nye metrolinje M5. Byggeriet vil få massive konsekvenser i meget lang tid for beboerne i Stampesgadekarreen og brugerne af gården, der er afgrænset af Colbjørnsensgade, Stampesgade, Reventlowsgade og Reverdilsgade.

Der er flere ting, der skal pointeres. Det er gårdlaugets opfattelse, at høringsprocessen snarere er en skueproces, og at anlæggelsen af M5 med station i Reventlowsgade for alt praktisk reelt er besluttet. Enhver kan se, at det forberedende arbejde til byggeriet allerede er sat i gang.

Men når nu der er en høring, så nuvel, lad gå.

Det skal tænkes ind i planlægningen af byggeriet, at der sikres en renovationsplan for Stampesgadekarreen, og at denne renovationsplan dels tilrettelægges, så den er mindst muligt indgribende overfor beboerne under selve byggeriet, og at renovationsplanen fremtidssikres, så der, efter at byggeriet er færdigt, vil være en god, lovlig og permanent løsning for renovationen i gården.

Dette krav fremsættes på baggrund af mindst mulig tillid til, at Metroselskabet og Københavns Kommune vil varetage beboernes interesse i byggefasen og overdragelsen efter det kommende byggeri. Denne manglende tillid bygger på erfaringerne fra M3/M4-byggeriet.

Dette byggeri i Stampesgade blev afsluttet i 2019. Gården er stadig eksproprieret til Metroselskabet, da det ikke har været muligt at få afsluttet sagen. I dette forløb er både Metroselskabet og Københavns Kommunes ageren stærkt kritisabel.

Gården blev eksproprieret i forbindelse med at M3/M4-byggeriet blev indledt. Det var meningen, at der skulle sikres brandvej i forbindelse med at den ydre adgang til ejendommene blev spærret af på grund af udgravninger.

På grund af etableringen af brandvej blev gården ryddet og der blev etableret fast belægning i hele gården. Et skraldesug blev etableret i hjørnet Colbjørnsensgade/Reverdilsgade og et affaldsskur blev opført i Colbjørnsensgade-enden af gården.

Der har været konstante problemer med affaldsløsningerne siden eksproprieringen i 2010. Skraldesuget er fejldimensioneret og skrøbeligt. Affaldsskuret er underdimensioneret. Der har af den årsag i perioder flydt med affald i gården.

Affaldsskuret er opført cirka tre meter fra gennembrudte facader i ejendommene Stampesgade 6, Colbjørnsensgade og Reverdilsgade. Det er betydeligt mindre end de fem meter, der foreskrives i byggeregulativer vedrørende affaldsskure.

Skuret anvendes, efter instruktion fra Københavns Kommune, blandt andet til pap og plastikaffald og brandfaren må, med tanke på den korte afstand til facaderne, betragtes som betydelig.

Det har vist sig umuligt at vriste oplysninger ud fra både Metroselskabet og Københavns Kommune, om der er foretaget brandtilsyn og godkendelse af affaldsskuret i sin udformning, der afviger fra de tegninger, der findes af skuret.

Læs venligst foregående sætning en gang til: Beboerne i de berørte ejendomme kan ikke få oplyst af Københavns Kommune om de er i fare på liv og helbred i forbindelse med en mulig brand i skuret.

Som det er nu, hentes containerne ud til tømning i renovationskøretøjer, der standser på pladsen i Stampesgade. Det skal, i forbindelse med det kommende byggeri sikres, at affaldscontainere kan tømmes betryggende og korrekt.

Det kræver, at der indtænkes adgangsforhold til Stampesgade i forbindelse med tilrettelæggelsen af byggepladsen.

Fordi skraldesuget er underdimensioneret og fejlbehæftet, åbner der sig en helt anden og super vigtig problematik. Suget tømmes to gange ugentligt i en proces, der hver gang, på grund af den fejlbehæftede konstruktion, tager op mod en halv time. Tømningen af skraldesuget sker fra et sugepunkt i Reverdilsgade, som i forbindelse med M5 nu skal spærres af ved Reventlowsgade.

Den nuværende status er, at Reverdilsgade er delvist blokeret i forbindelse med renovation i en halv time, to gange om ugen. Det er tvingende nødvendigt, at dette forhold indtænkes i forbindelse med den kommende tilrettelæggelse af byggepladsen ved M5-byggeriet.

Det er vigtigt at forstå, at beboerne i Stampesgadekarreen har kæmpet med elendige renovationsforhold siden M3/M4-byggeriet blev indledt i 2010, og at det, med det nye byggeri kan forventes at fortsætte til minimum 2035. Det er altså et kvart århundrede med midlertidige, dårlige, utilfredsstillende og ubrugelige løsninger.

Hverken Metroselskabet eller Københavns Kommune har været samarbejdsvillige i håndteringen af disse udfordringer. Det er derfor Gårdlaugets ønske, at disse forhold sættes under en uafhængig kontrol i forbindelse med det kommende byggeri.

Videre er der det forhold, at gården kort inden eksproprieringen var byfornyet. Det blev annulleret med eksproprieringen og gården blev konverteret til opmarchområde for brand- og redningskøretøjer. Efter at byggeriet blev afsluttet i 2019 har det været en lang og hård kamp at få Metroselskabet til at levere på forpligtelserne i forhold til at føre gården tilbage til en stand, der i hvert fald delvist kunne sammenlignes med byfornyelsen og det er først i indeværende sommer, at for eksempel græsarealerne er blevet brugbart retablerede.

Gårdlauget er bekymrede for, at det i forbindelse med afspærringer under det nye byggeri igen vil være nødvendigt at inddrage og ødelægge gården. Det skal derfor sikres, at der under byggeriet bedst muligt sikres, at gården er i en stand, der sikrer beboernes og brugernes trivsel, og at gården hurtigt retableres når byggeriet afsluttes.

Vi skal henstille til, at fortovet omkring karréen i videst muligt omfang holdes tilgængeligt, så folk kan benytte deres hoveddøre, og vi derved slipper for trapper og andre mærkværdige løsninger i gården.

Igen er tilliden til Metroselskabet og Københavns Kommune minimal. Også på dette punkt ønsker gårdlauget en uafhængig kontrol, der kan gennemtvinge at selskabet og kommunen leverer på løfter og indgåede aftaler.

Gårdlauget deltager gerne i dialog med Metroselskabet og Københavns Kommune om disse forhold.

Svar til: Høring 64791 af: Ann-Christin Struwe-Voscul

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
634

INDSENDT AF
Ann-Christin Struwe-Voscul

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 1tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metro i form af en højbane på Margretheholm

Som beboer og ejer af en lejlighed på Margretheholm skriver jeg for at udtrykke mine bekymringer i forbindelse med planerne om at bygge en højbane i vores område. Selvom jeg forstår behovet for at forbedre den offentlige transport, har jeg svært ved at se, hvorfor man vil placere en højbane få meter fra vores haver og gennem vores lille, men værdifulde, natur. Nedenfor uddyber jeg mine bekymringer.

Støj i byggefasen

Ifølge Miljøkonsekvensrapporten vil vi på Margretheholm blive voldsomt påvirket under byggefasen, hvis der vælges en højbane. Byggeperioden strækker sig over flere år, herunder op til tre år med nattearbejde eller arbejde i dagtimerne med høje støjniveauer. Byggepladsen vil ligge tæt på vores lejligheder, netop på den side, hvor vi har soveværelser og børneværelser. Dette vil være en voldsom forstyrrelse i vores dagligdag, og det vil være særligt belastende for børnefamilier. Haven, hvor børnene leger, hundeluftere går tur, og naboer mødes til hyggesnak, vil ikke længere kunne bruges på samme måde. Den sociale sammenhængskraft og livskvaliteten i området vil blive alvorligt forringet.

Støj i driftsfasen

I dag har Margretheholm et lavt niveau af baggrundsstøj, hvilket er en af grundene til, at mange af os har valgt at bosætte os her. Ifølge Danmarks Støjkort i Miljøkonsekvensrapporten (side 186) vil en højbane dog medføre et støjniveau, der kun lige overholder grænseværdierne (side 209). Dette vil forringe vores livskvalitet markant, både under byggeriet og efter metroen er i drift. Desuden er der en risiko for, at støjen fra togene, især fra slid på skinnerne, kan være værre end forventet – noget jeg bemærker, når jeg cykler gennem Nordhavn.

Bynatur, biodiversitet og visuelle konsekvenser

En højbane vil også have store konsekvenser for det lille naturområde, vi har her på Margretheholm.

Selvom Danmark har underskrevet Kunming-Montreal-aftalen, som stiller krav om at beskytte natur og biodiversitet, bliver det alligevel vurderet som acceptabelt at fælde de smukke træer i vores baghave. Disse træer er levesteder for flagermus og ræve, og deres fældning vil være et tab for biodiversiteten. Det nævnes i rapporten, at der ikke er padder i området, men flere indberetninger på arter.dk viser, at de faktisk findes her.

For os beboere vil det være en sorgens dag, når disse træer bliver fældet. De bidrager til en rolig og naturrig atmosfære, som giver os et frirum fra det hektiske liv i byen. At erstatte dette grønne område med en betonhøjbane vil ikke kun skade naturen, men også fjerne den visuelle og følelsesmæssige værdi, der gør Margretheholm til noget særligt.

Afsluttende bemærkninger
Konsekvenserne af en højbane vil være store, både for os beboere og for den natur, der omgiver os. Det vil forringe livskvaliteten og værdien af vores boliger og ødelægge det naturlige miljø, som vi sætter stor pris på. Jeg opfordrer derfor til, at man genovervejer løsningen med en højbane. En metro hører under jorden

Med venlig hilsen,
Ann-Christin

Svar til: Høring 64791 af: Kenny Thillemann

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
633

INDSENDT AF
Kenny Thillemann

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Hallandsgade 16,

HØRINGSSVAR

Jeg skriver som medlem på 10. år, af Sejlklubben Lynetten. Vi holder til på Margretheholm Havn.

Vores historie er ret unik. Havnen blev startet af gamle B&W arbejdere, som ikke kunne finde havnepladser. De indgik en lejeaftale med Københavns Kommune. Havnen har eksisteret i 50 år, 2025
Vi er således en selvbygget havn på alle måder, og har aldrig modtaget nogen former for økonomisk støtte. Alt hvad vi ejer har vi selv bekostet og forsøger via vores klub indtægter, at vedligeholde og udvikle vores havn.
Ånden lever videre. Havnen i dag har ikke ændret sig meget, når man tænker på de mange år, der er gået. Der er flere bygninger, flere erhvervsdrivende, flere medlemmer og meget mere liv omkring os. Men grundtanken om, at alt hvad der kan laves frivilligt, bliver gjort frivilligt.
Det er en fundamental betingelse for vores eksistens.
Med etablering af metro over vores havn, er vores tid, som vi ser ud i dag, snart slut.
Ikke blot ser vi ind i, at miste 30 procent (ifølge jeres beregninger) af vores havnepladser. Det faktiske tal er 58 procent, hvilket i realiteten betyder, at I decimerer vores medlemsantal, så betragteligt, at vores eksistens ikke længere er til stede. Vi er samtidig stillet i udsigt, at vi også står overfor en ret kraftig stigning i en eventuel lejeaftale med By & Havn.
Er man utilfreds, kan man jo bare flytte sin båd. Men spørgsmålet er så bare, hvor synes I, at vi skal flytte os hen? Alle, som i ALLE, andre havne indenfor rimelig afstand, har enten lukket for ventelister, eller vanvittig lange udsigter til ledige bådpladser. Personligt har jeg ventet i ca. 8 år på en bådplads i Margretheholm Havn, og vidste jeg hvad jeg ved i dag, er jeg slet ikke sikker på, at jeg turde, med henblik på at miste både indskud og havneplads.
Jeg forstår I har travlt, men at I har så travlt, at I helt glemmer at behandle os med respekt, er så uforståeligt og uacceptabelt, at det skriger til himmelen.
Eller som Refshaleøens Ejendomsselskab A/S skriver,: "Videreudvikling af Refshaleøen skal ske i respekt for stedets levende kulturhistorie, Så Refshaleøens særlige håndværksmæssige, kreative og kulturelle kvaliteter bæres med videre i den blandede byudvikling, som kommer."

Alt andet end en nedgravet løsning vil derfor være totalt ødelæggende for os.

Med venlig hilsen
Kenny Thillemann

Svar til: Høring 64791 af: Carles Pellicer-Nàcher

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
632

INDSENDT AF
Carles Pellicer-Nàcher

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 100

HØRINGSSVAR
Kære politikere,

For 10 år siden flyttede vi til Margretheholm og har siden set området udvikle sig til noget helt unikt. Med fantastiske steder som Copenhill, Reffen, CC Contemporary og Noma er dette kvarter blevet et særligt sted, hvor vi – ligesom mange andre – har etableret vores familie. Det er et område, vi elsker og værdsætter dybt.

Vi støtter naturligvis idéen om at fremme byens udvikling med en ny metrolinje, men vi vil indtrængende bede jer om at genoverveje planerne om at bygge en højbane. Vi mener, at metroen bør føres under jorden for at bevare den unikke atmosfære, vi har her til gavn af hele København.

Hvis metroen bygges som en højbane, vil det ændre området drastisk og ødelægge mange af de ting, der gør det specielt for os og andre beboere. Vi vil miste de små, simple glæder som at nyde is og lege ved vandet. Det rolige pusterum, vi har skabt os efter en travl dag, vil forsvinde. Området, som i dag er et inspirerende samspil mellem cirkulær økonomi (som Copenhill repræsenterer), natur og byliv, vil ikke længere være den model, som arkitektur studerende fra hele verden rejser hertil for at opleve:

https://dac.dk/en/knowledgebase/architecture/magretheholm-2/

https://aho.brage.unit.no/aho-xmlui/handle/11250/2587706?locale-attribute=en

https://projekter.aau.dk/projekter/files/239463835/AleksanderBorgPedersen.pdf

https://www.wonderfulcopenhagen.com/wonderful-copenhagen/international-press/press-kit-harbour/saunas-and-hot-tubs-water

https://www.nordschleswiger.dk/de/spuren-durch-hauptstadt-daenemark-kultur/rad-entlang-cotes-damar

Byggearbejdet på overfladen vil medføre langvarige gener i form af støj og kemisk forurening, som vi allerede oplever fra Copenhill, Lynetteholm og den nye sorteringsstation. Sammen med den kommende institution for børn, boligtilbud til mennesker med autisme og rekonstruktionen af Refshalevej, vil I overbelaste området. Det vil ikke kun ødelægge dets økonomiske og sociale potentiale, men også gøre livet her uudholdeligt for tusindvis af københavnere.

Desuden er jorden i området stærkt forurenet med PFAS. Hvis de grønne områder bliver revet op, og den forurenede jord udsættes for regn og vind, risikerer vi at skabe en alvorlig sundhedsrisiko både for beboerne og for miljøet.

Vi beder jer derfor om at genoverveje jeres planer og lade metroen gå under jorden, hvor den hører hjemme. Det vil beskytte vores elskede område og sikre, at det fortsat kan være et sted, hvor både natur, byliv og fællesskab trives side om side.

Med venlig hilsen,
Carles Pellicer-Nàcher

Svar til: Høring 64791 af: Niklas Brosolat Hemmingsholt

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
631

INDSENDT AF
Niklas Brosolat Hemmingsholt

BY
Allerød

POSTNR.
3450

ADRESSE
Møllemoseparken 40

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker metroen under jorden grundet de grønne områder bør bevares.

Svar til: Høring 64791 af: Amanda

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
630

INDSENDT AF
Amanda

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Hallandsgade 16

HØRINGSSVAR
Hermed giver jeg udtryk for dyb forundring over, at man påtænker at ødelægge Danmarks største selvbyggende havn ved at føre M5 Metro over havnen med en højbane.
Der er en række overordnede grunde til at en eventuel metrostrækning M5, bør anlægges under jorden
1. Først og fremmest for at bevare det åbne landskab, de kulturelle miljøer på Reffen herunder Margretheholms Havn og Margretholm for derved at tage hånd om vigtige kulturarvs områder
2. Dernæst for at undgå trafik og lange jordtransport til de nuværende og kommende projekter i Øst-havns området
3. For at opretholde vekselvirkningen mellem grøn natur, vand, mennesker og erhverv som skitseret i den gældende lokalplan.

Svar til: Høring 64791 af: Jens Rasmussen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
629

INDSENDT AF
Jens Rasmussen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Nordlandsgade 22, 1.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende M5-metroens linjeføring og Lynetteholm

Som borger i København er jeg glad for udvidelsen af vores kollektive transport, og jeg synes, den sydlige del af den nye M5-linje, der skal forbinde Københavns Hovedbanegård og Refshaleøen, virker som en rigtig god idé. Men jeg er mere skeptisk over for den nordlige del, der skal strække sig ud til Lynetteholm. Der er flere grunde til min bekymring.

- For det første virker Lynetteholm som et økonomisk meget risikabelt projekt. Det er anslået til at koste over 50 milliarder kroner, og vi ved faktisk ikke, om salget af byggeretter på halvøen vil kunne dække omkostningerne. Professor Otto Anker Nielsen fra DTU har påpeget, at der er langt billigere og bedre alternativer langs S-togsnettet, hvor der er over dobbelt så mange ledige arealer til boliger og kontorer. Hvis man udviklede disse områder i stedet, kunne vi spare milliarder, samtidig med at vi får meget bedre kollektiv trafik i hele hovedstadsområdet.
- For det andet er jeg bekymret for miljøet. Lynetteholm markedsføres som en del af Københavns stormflodssikring, men jeg frygter, at de økonomiske interesser i byudviklingen overskygger de klimamæssige hensyn. Samtidig vil udbygning langs S-togsnettet være et meget mere bæredygtigt valg. Det ville reducere behovet for nye motorveje og metrostrækninger, som Lynetteholm kræver.

Erfaringerne fra bydele som Ørestad og Nordhavn viser desuden, at selvom man bygger tæt på kollektiv transport, så er mange stadig afhængige af biler. I Nordhavn ejer 44 % af husstandene en bil, og i Ørestad er tallet 34 %. Der er altså en reel risiko for, at de nye beboere på Lynetteholm også vil vælge privatbilisme frem for kollektiv transport, selvom der bygges en ny metro.
Alt i alt mener jeg, at kommunen bør overveje at droppe den nordlige del af M5-linjen til Lynetteholm og i stedet fokusere på mere bæredygtige og økonomisk ansvarlige løsninger. Der er bedre alternativer, som ikke kræver opførelsen af en helt ny ø og tilhørende infrastruktur, og som samtidig vil gavne den kollektive trafik for hele hovedstadsområdet.

Svar til: Høring 64791 af: Jaida

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
628

INDSENDT AF
Jaida

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74

HØRINGSSVAR

Da vi I sin tid flyttede til Margretheholmen var det fordi vi hurtigt så at dette område tilbyder noget helt unikt. Her bor vi bynært, men samtidig midt i naturen, hvor vi kan høre fuglene kvidre, nyde udsigten over Øresund, lede efter insekter og lade vores barn løbe frit rundt på vores smukke grønne område bag udsigten og dyppe fødderne i vandet fra badebroen. Vi tror ikke der findes et lignende børneparadis i København K. Det er vores forståelse at mange andre børnefamilier har udvalgt Margretheholmen som stedet hvor deres børn skal vokse op af samme årsager. Det har gjort det muligt for os at blive i byen efter vi har fået børn, fremfor at flytte ud i forstaderne.

Planerne for metrobyggeriet bekymrer os derfor meget. Vi har stor forståelse for at Refshaleøen har brug for mere kollektiv transport. Bus 2A er ofte overfyldt, særligt i sommer-halvåret og behovet blive næppe mindre hvis Lynetteholmen bliver en realitet. Men en højbaneløsning vil ødelægge alt der gør Margretheholmen unikt og alt det der gjorde at vi flyttede hertil. Fuglekvidren, havudsigten og vores solrige skønne grønne område vil blive erstattet af larm, støj, beton, mørke og utryghed. Vi har svært ved at se at København har brug for mere af netop det. Det vil efterlade Margretheholm som et typisk Københavnsk boligområde bestående af boliger med programmerede legemiljøer i form af legepladser omgivet af støj og beton. Det var netop det vi ikke ønskede at vores barn skulle vokse op i og det vil få os til at føle os nødsaget til alligevel at søge ud af byen.

På et mere generelt plan synes vi at højbaneløsningen harmonerer rigtig dårligt med Københavns Kommunes prioritering af grønne bymiljøer og ønsket om at beholde børnefamilierne i København. Vi håber derfor meget at metroen føres via tunnel under Margretheholmen, så vores "grønne hjerte" bevares!

Med venlig hilsen,

Jaida og Jangawar

Svar til: Høring 64791 af: DI Transport

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
627

INDSENDT AF
DI Transport

VIRKSOMHED / ORGANISATION
DI

BY
København V

POSTNR.
1553

ADRESSE
H.C. Andersens Boulevard 18

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede

MATERIALE:
hoeringssvar fra di til miljoekonsekvensrapport for m5.pdf

Dansk Industri

25. september 2024
KAL, ANRH
DI-2024-04853
Deres sagsnr.: i F2 2024 - 12755

Københavns Kommune

samt

Trafikstyrelsen

Høringssvar fra DI til miljøkonsekvensrapport for M5

Dansk Industri vil hermed udtrykke sin klare opbakning til anlæg af en ny metrolinje M5, under forudsætning af, at vores bekymringspunkter for erhvervslivet imødekommes. Vi kvitterer helt overordnet for udarbejdelsen af samt indholdet i miljøkonsekvensvurderingen.

Det er DI's opfattelse, at M5 er et meget vigtigt og nødvendigt projekt – både i forhold til at fremtidssikre mobiliteten internt i København og i forhold til en hensigtsmæssig trafikal betjening af den nuværende by og den fremtidige byudvikling i "Østhavnen" – Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholmen. Det vil være utænkeligt at gennemføre en større byudvikling i Østhavnen uden at forsyne den med højklasset kollektiv trafik, og en ny metrolinje vil bidrage afgørende til tilgængeligheden internt i København.

DI mener, at det er vigtigt, at parterne tænker langsigtet og fremtidssikret ved at sørge for mulighed for forlængelse af metrolinjen, såfremt denne ikke anlægges i sin fulde længde i første omgang. Dette vil muliggøre etablering af videre forbindelser eller tilslutninger, hvis dette måtte ønskes på et senere tidspunkt. Vi skylder fremtidige generationer der skal bo og arbejde i hovedstadsområdet, at lave fremtidssikrede infrastrukturløsninger.

Ligeledes mener DI, at det er vigtigt, at en ny metrolinje tager hensyn til den mulige anlæggelse af andre identificerede tunnelbyggerier, som kan forbedre den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Det kan være en eventuel ny S-togs tunnel – Eksprestunnellen – eller en fremtidig Øresundsmetro, som Københavns Kommune samarbejder med Malmø om. I forhold til sidstnævnte beskriver miljøkonsekvensvurderingen, at den vil kunne tilsluttes i området omkring kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC) på Prøvestenen, og at et afgreningskammer samme sted vil kunne give den største fleksibilitet i en fremtidig driftssituation.

DI anerkender, at begge løsninger kan ligge et stykke ude i fremtiden, og at ingen af disse endnu er fuldt ud belyst eller finansieret, men netop derfor er det stadig vigtigt at vælge de fremtidssikrede løsninger, der muliggør disse kan etableres.

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark

(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk

CVR-nr.: 16077593

DI anbefaler endvidere, at mulighederne for at reducere både klimapåvirkning og den lokale påvirkning fra eksempelvis støj gennem udvikling af anlægsmetoderne fortsat undersøges og vurderes grundigt i videre faser af projektet.

Fra DI's side ønsker vi også at kvittere for den tilpasning af KVC'et, der er sket i forhold til dels omfanget af anvendt areal og dels placeringen af KVC, i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen. Med ændringerne følger dog fortsat en mindre – men ikke ubetydelig – påvirkning af virksomhederne på Prøvestenen, ikke mindst i forhold til det angivne areal for ledningsomlægning, som desværre ikke tidligere har været indeholdt i præsentationer af projektet. Det er derfor afgørende, at planlægningen og gennemførslen af de konkrete ledningsomlægninger sker i tæt dialog med de berørte virksomheder på Prøvestenen.

DI opfordrer derfor til, at Staten via Sund & Bælt og Københavns Kommune via By & Havn samt Metroselskabet fortsat arbejder konstruktivt på at minimere det berørte areal på Prøvestenen. Alternativt bør der faciliteres, at der tilbydes erstatningsarealer, der gør, at virksomhedernes aktiviteter kan videreføres andre steder. Dette skal ske uden at det bliver så indgribende for virksomhederne, at aktiviteten ikke længere er mulig eller bliver økonomisk urentabel.

Prøvestenen er havneareal og det eneste tilbageværende reelle erhvervsareal til produktions- og industrivirksomhed i Københavns kommune. Det areal opfordrer DI til, at der værnes om, samtidig med, at der udvikles anden nødvendig infrastruktur i København. De godstyper, der håndteres på Prøvestenens arealer, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som blandt andet skal anvendes til anlæg af netop metroen, den øvrige byudvikling i Østhavnen og potentielt også en Østlig Ringvej. Havnearealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på det øvrige Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år. Havnen er desuden en dybvandshavn, der ligger ud til en naturlig dyb sejlrende, som den eneste af sin slags på det østlige Sjælland. Anvendelsen af og adgangen til Prøvestenen er derfor afgørende vigtig for udviklingen i Hovedstadsområdet. Danske Shipping- og Havnevirksomheder, som er en del af DI, fremsender separat høringssvar herom.

DI efterlyser afslutningsvist, at Københavns Kommune og staten, som opdragsstillere for anlæg af M5 og af en fremtidig Østlig Ringvej, lægger de permanente og midlertidige ændringer i arealanvendelse på Prøvestenen i forbindelse med begge projekter sammen. Kun herved vil det være mulig at erkende og vurdere de samlede konsekvenser for virksomhederne på Prøvestenen. Som processerne har været tilrettelagt indtil i dag, har denne samlede vurdering ikke været muligt, hvorfor DI vurderer, at der er stor risiko for, at de samlede konsekvenser undervurderes.

Med venlig hilsen

Karsten Lauritzen
Branchedirektør, DI Transport

Svar til: Høring 64791 af: Ulrik Bencard

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
626

INDSENDT AF
Ulrik Bencard

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 19

HØRINGSSVAR

Til Metroselskabet

Jeg bor med min familie på Rialtovej på Amager, hvor vi kan forstå, at der er planer om at føre metroen under de mere end 100 gamle huse, der er her. Vi er meget bekymrede både for, om husene vil slå revner ved de konstante vibrationer, og selvfølgelig for om støjen forringe vores liv og dagligdag. Det er velkendt, at selvom cityring metroen ligger dybere, end hvad der er planlagt her, er der store udfordringer med støj og vibrationer. Kender metroselskabet konsekvenserne ved at anlægge metroen højere oppe mod overfladen? Vi finder det uacceptabelt med de grænseværdier for støj, der er sat for over 30 år siden(1997). De bør genvurderes og sættes efter de erfaringer, man har gjort med blandt andet Cityringen.
Tilmed er der muligheder for at anlægge linjen sådan, at det vil berøre langt færre beboelsesejendomme. Vi håber, at metroselskabet vil vise hensyn, og ikke lave en kynisk beregning, der sætter besparelse af tunnelmeter op mod de eventuelle sagsanlæg, der vil komme fra de berørte beboere efterfølgende.
Vi vil derfor opfordre til, at man lærer af de erfaringer, man har gjort indtil nu, og ikke bare overhører os, de familier der bor i området, hvis liv bliver kraftig berørte negativt, i fald man gennemfører metroen, som det ser ud nu på tegnebrættet.
Hos os elsker vi metroen - vi håber inderligt, at det bliver ved at være sådan.

Med Venlig Hilsen

Ulrik Bencard

Svar til: Høring 64791 af: Kenneth Gøtsche

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
625

INDSENDT AF
Kenneth Gøtsche

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Hyacintgården 17, 2.2

HØRINGSSVAR

Monstre lever under jorden eller under din seng, og IKKE midt i din have eller din havn…

En indlysende sandhed som min søn og jeg kom på, da vi for nyligt blev bombarderet med skidt nyt om fremtiden for vores pragtfulde havn og sejlklub…

Her sidder vi på vores båd og hygger i solen, da nedslående nyt tikker ind på Facebook: Nemlig at havnen delvist skal opfyldes for at skabe plads til en metrolinje opført som en højbane… (Og netop her opstod 'digtet' om monstre fra introen)

For hvordan kan 1-2 spor optage sådanne mængder plads og hermed lukke hele den vestlige del af Magretheholm Havn fra bro 4-9 og 40.000m2, når monsteret under overfladen kun ville skulle slange sig som et tunnelrør med en ydre diameter på omtrentligt 6 meter?
Endvidere vil det betragteligt forringe ude & indeliv samt gensalgsværdi i de opførte boliger, Magretheholm, samt være ødelæggende for de fine grønne udearealer som flittigt er benyttet af nærmest samtlige børnefamilier og andre i områder… Det er en kæmpe skam og denne beslutning bør omgående omstødes !!!

Et par hverdagstanker fra en bekymret borger…

Gør nu det eneste rigtige: Før metroen under hele området som en tunnelløsning, eller endnu bedre, drop projektet og stop LYNETTEHOLM !

Vh.

Svar til: Høring 64791 af: Kirsten Folmann

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
624

INDSENDT AF
Kirsten Folmann

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 5A

HØRINGSSVAR

Mine betragtninger/indvendinger til M5 drejer sig om den planlagte Metro St. i Axel Heides Gade/Ved Bryggebroen:

Som beboer i gaden i 20 år, hvor hele Bryggen Syd er bygget i løbet af, er det virkelig ikke sjovt at tænke på det bare fortsætter! Nu er her lige blevet lidt ro og det hele er groet til og ser pænere ud, end da jeg flyttede ind. Nu skal det så bare være et stort byggerod igen igen. Hvis den planlagte station bliver til virkelighed, vil jeg have brugt 30 år eller mere af mit liv på byggerod/støv og støj og forurening. Samtidig vil jeg være 80 år gammel, når stationen er færdig!

Kronisk sygdom hos nogle af os gør der ekstra svært. Der er behov for ambulancer kan komme til og FleksTrafik og andre kørselsordninger man er afhængig af. Når livet ellers udelukkende foregår derhjemme er det svært at overskue, at den kørsel der skal bringe én lidt væk, er umulig. I forvejen er mange af os meget usikre i gaden, førskolebørn, skolebørn, ældre og handicappede. Det er jo cyklisternes motorvej fra Vesterbro og over Fælleden og retur. Man har livet i hænderne i forvejen når man færdes i gaden allerede nu. Hvis der skal være dobbeltrettet cykelsti når man træder ud af sin dør … meget utrygt. Dertil lastbiler i massevis … stadig intet lyskryds osv.

Behovet for en metro st. står ret meget i kontrast til hvordan der bare er sparet på offentlig trafik herude. Oprindelig var der mange busforbindelser til byen og ud på Amager. I dag er der ganske få afgange, trods det hele er meget mere udbygget. Busser som 68 springer ofte over, for dem der skal til Hovedbanen og videre. Bus 77 kører én gang i timen til Islands B. St. og videre ud på Amager. Vi er så mange der kunne have brugt meget mere bus, men det har de der har ansvar, åbenbart en hel anden opfattelse af. Hvordan kan der så lige pludselig blive behov for en dyr dyr metro station? De har planlagt busforbindelser til Kigkurren nu i årevis, som mere nødvendigt, åbenbart. Hvorfor er det så ikke på de åbne arealer deromkring, man planlægger en station. Der er meget mere plads og ikke nær så meget beboelse og det behøver slet ikke at være så tæt på bebyggelse, som her i gaden.

Jeg har bemærket at de lejligheder der bliver sat til salg, ikke lige sådan bliver solgt. Førhen ville de være revet væk. Det ser altså ud til det kommende byggeri, allerede gør folk meget utrygge. Mange vil tabe stort på det.

Med hensyn til kompensation i de værste perioder, altså kun aften og nat er der noget meget skævt. Rigtig mange lever hele døgnet i deres lejlighed. Sygdom og alderdom, hjemmepasning og ikke mindst hjemmearbejde, som rigtig mange har, gør at al støj og gener påvirker 24/7. Desuden kan der bo få i en stor lejlighed og mange i en lille, så hvordan kan det være antal værelser, der skal afgøre kompensationens størrelse

Dette er nogle af mine bekymringer angående planlæggelsen af M5.

Med venlig hilsen

Kirsten

Svar til: Høring 64791 af: Marianne Lehner

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
623

INDSENDT AF
Marianne Lehner

BY
Allerød

POSTNR.
3450

ADRESSE
Sandholmvej 9B

HØRINGSSVAR

Et smukt naturområde med havn og plads til legende børn vil blive ødelagt, dem der bor på Margretheholmen er børnefamilier, de er nød til at flytte, det ender med at blive slum, priserne på boligerne vil falde drastisk.

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Petersen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
622

INDSENDT AF
Charlotte Petersen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Norgesgade 15, st th

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker hermed at give udtryk for dyb forundring over, at man påtænker at ødelægge Danmarks største selvbyggende havn ved at føre M5 Metro over havnen med en højbane.

Der er en række overordnede grunde til at en eventuel metrostrækning M5, bør anlægges under jorden

1. Først og fremmest for at bevare det åbne landskab, de kulturelle miljøer på Reffen herunder Margretheholms Havn og Margretholm for derved at tage hånd om vigtige kulturarvs områder

2. Dernæst for at undgå trafik og lange jordtransport til de nuværende og kommende projekter i Østhavns området

3. For at opretholde vekselvirkningen mellem grøn natur, vand, mennesker og erhverv som skitseret i den gældende lokalplan.

Miljøkonsekvensvurderingen rejser en række udfordringer i forhold til kultur og natur. Vegetationen i de grønne arealer, som påvirkes af areal inddragelse og anlægsarbejde, består primært af almindelige plantearter og arealer domineret af plantede kulturarter.

Med hensyn til flagermus vil de træer, som er registreret som levested for flagermus, skulle fældes for at etablere højbanen Hvordan skal Flagermusene finde nye steder når træerne fældes - der er umiddelbart ikke andre træer end poplerne?

Hvordan skal den urørte natur tilrettelægges når den bliver inddraget til byggeplads?

Hvordan skal det nuværende vandområde erstattes når der til stadighed inddrages flere og flere vandarealer ex. i forbindelse med anlæg af Lynetteholm?

Når den spontane natur på Prøvestenen påvirkes af såvel byggeri, etablering af afkørsel fra Østlig Ringvej og etablering af marina hvor påtænkes et nyt naturområde etableret?

Området omkring Prøvestenen og overfor Prøvestenen dvs. Saltholms nordlige del rummer en del sæler. Disse sæler og deres ynglepladser er allerede stærkt begrænset både i kraft af byggestøj og inddragelse af havområder. Hvor skal disse sæler "flytte" hen i anlægsperioden?

Hvordan sikres det maritime miljø i og omkring Københavns Havn når det maritime fortrænges på såvel Margretheholm, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen?

Hvilke planer indgår i den overordnede planlægning?

Så kære folkevalgte politikere, træf nu det rigtige valg fra start, og grav metroen ned.

Svar til: Høring 64791 af: Tania Elisa Nicolaisen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
621

INDSENDT AF
Tania Elisa Nicolaisen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74, 1.tv.

HØRINGSSVAR

Vi er en børnefamilie på snart fem med bopæl på Margretheholmen. Vi elsker at bo her, vi elsker naturen, vi elsker at være tæt på byen, på vandet, på grønne områder. Mange familier rykker ud af byen, når børnene kommer til, fordi de vil have luft og grønne områder. Og det har vi faktisk her på Margretheholmen. Her er grønt, her er vand, her er natur og her er plads til at lege frit. Det er så få steder i byen, hvor man kan sende sine børn ud i en ung alder, hvor de kan udforske naturen på egen hånd - se på flagermus, markmus, svaner, fiskehejrer, ræve, plukke brombær, æbler og fange krabber i havet. Al den idyl vil en metro på højbane sætte en stopper for, og det gode børneliv ville blive stærkt begrænset.

En metro er ikke en dårlig idé, men en metro skal under jorden. En metro over jorden ødelægger naturen, muligheder for udvikling over jorden og smadrer ganske enkelt et smukt og unikt område. Tænk langsigtet og få den metro under jorden, så den fylder mindst muligt. Så kan vi bruge naturen og pladsen bedre.

Hvis der bliver lukket ned for de i forvejen sparsomme grønne områder i byen, som en metro på højbane ville gøre, så vil færre børnefamilier vælge København til.

Svar til: Høring 64791 af: Forperson - Kasper Johansen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
620

INDSENDT AF
Forperson - Kasper Johansen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Grundejerforeningen Valhal af 1. april 1912

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej, Ætnavej, Luganovej og Rubikonvej

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering for M5

For det første vil vi i grundejerforeningen GF Valhal gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar.

Ifølge Miljøkonsekvensvurderingen skal M5 løbe lige under vores kvarter i GF Valhal og kvarterets mange
gamle huse, nærmere bestemt Rialtovej og Luganovej her på Amager.

Det gør os bekymrede. For vores huse her i foreningen er over 100 år gamle, mange er bevaringsværdige
murermestervillaer, som generelt ligger i den mest følsomme kategori, som miljøkonsekvensvurderingen
selv nævner i kapitel 8.
Det betyder, at de ikke er bygget som de ville have været det i dag. De har gamle, utidssvarende fundamenter uden isolering mod grunden og med fuldmurede ydervægge, som gør dem sårbare for den
støj, strukturlyd og de vibrationer en metrolinje på kun 8-15 meters dybde vil skabe. Dels, fordi lyden og
vibrationerne, på grund af de ufuldstændige og i nogle huse fuldstændigt manglende fundamenter, vil forplante sig op gennem bygningerne, til gene for dets beboere. Og dels, fordi husene på grund af den
måde, de er bygget på, risikerer at revne, få sætningsskader og mere alvorlige skader. Især hvis det – som vi
mistænker – bliver nødvendigt at grundvandssænke, da grundvandet i vores kvarter står højt. Flere kældre
har allerede mærket det forhøjede grundvandsspejl.

Vi er primært bekymrede for driftsfasen, da anlægsfasen er forbigående. Metroen i drift skal vi dog leve
med permanent.
Derfor håber vi, at man vil tage hensyn til os borgere i Københavns Kommune og at man her vil gøre sit
yderste for at minimere generne, et byggeri i denne skala vil generere. Og at man vil gøre alt for ikke at
gentage de fejl, man lavede med M3 og M4, der i dag har flere hundrede klager over strukturlyd og vibrationer på bagen. Nogle af dem er sågar endt med, at man har måttet udbetale erstatning (Olufsvej,
Brumleby, Carit Etlars Vej, Dronning Olgas Vej etc.)

Derfor anholder vi følgende.

1. Dybden: Vi er som sagt bekymrede for at man i Miljøkonsekvensvurderingen opererer med en dybde på kun 8-15 meter og med metrostationer som er ' mindre dybe' som man skriver i rapporten. Der er i København ikke fortilfælde af en så lavtgående metro, og det gør os ekstra bekymrede, da vores bygningsmasse som beskrevet øverst er af ældre dato og sårbar. Vi appellerer derfor til, at tunnelen lægges markant dybere end der arbejdes med i miljøkonsekvensvurderingen, så man minimerer konsekvenserne for både de sårbare villaer og for den strukturlyd og de vibrationer, vi som beboere i husene vil mærke og høre. Metrostationen på Trianglen er på 20 meter. Alligevel har den ført massive gener og klager med sig. Vi erfarer, at den lave dybde handler om at spare CO2 på kort sigt i anlægsfasen. Men set i lyset af, at vi borgere i byen, vores børn og børnebørn skal leve med denne metro permanent, er det et rigtigt dumt sted at spare.

2. Linjeføringen: Vi appellerer også til, at man vil genoverveje linjeføringen til gavn for flest mulige. Konkret ønsker vi, at den føres under Bredegrund Byggelegeplads og den gamle Sundby Kirkegård, som i foråret blev åbnet som park, hvilket er en afvigelse på den nuværende linjeføring på få meter, men som ville kunne redde mange familier og huse.

3. Teknologien: I Cityringen blev der kun brugt den tredje bedste teknologi til at dæmpe støj og vibrationer (se Rambølls notat 3, Cityringen, projektnummer 7514400, Vurdering af måling af 1.09.2020) Vi håber på, at man i byggeriet af M5 vil bruge den bedste teknologi, der er til rådighed og at man vil opbygge det bedst mulige sporsystem med det bedst mulige underlag, sveller, dæmpemåtter og mellemlæg, så det modvirker strukturlyd og vibrationer til gavn for alle os, der skal leve ovenpå permanent. Også selvom det vil øge anlægsomkostningerne på kort sigt.

4. Grænseværdierne for støj og vibrationer. De grænseværdier, som man bruger til at måle lyde af togdrift, men som ikke er lavet til netop denne form for lyd, er mere end 30 år gamle (fra 1997) og skabt lang tid før der i Danmark eksisterede en metro. De er altså ikke lavet til at måle denne særlige type støj. Vi mener, det er uhensigtsmæssigt at måle støj med en midlingstid på 10 minutter, når der hvert 3-4 minut kommer et peak fra et tog i nogle sekunder, hvor støjen så kan være op til fem gange det, grænseværdien angiver. At det er utroligt stressende og sundhedsskadeligt at være i for dem, der bor over og tæt på metroen, er vi ikke i tvivl om. Derfor håber vi, at I vil revurdere disse grænseværdier.

Vi håber, at I vil tage os borgere i Københavns Kommune alvorligt, at I vil lytte til os og at I vil gøre jeres
ypperste for os – borgerne i kommunen – som denne metro jo i virkeligheden handler om.

Med venlig hilsen,

GF Valhal af 1. April 1912
49 parceller med 111 beboere.

MATERIALE:

hoeringssvar til miljoekonsekvensvurdering for m5 gf valhal.pdf
metro-linje.pdf

Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering for M5

For det første vil vi i grundejerforeningen GF Valhal gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar.

Ifølge Miljøkonsekvensvurderingen skal M5 løbe lige under vores kvarter i GF Valhal og kvarterets mange gamle huse, nærmere bestemt Rialtovej og Luganovej her på Amager.

Det gør os bekymrede. For vores huse her i foreningen er over 100 år gamle, mange er bevaringsværdige murermestervillaer, som generelt ligger i den mest følsomme kategori, som miljøkonsekvensvurderingen selv nævner i kapitel 8.

Det betyder, at de ikke er bygget som de ville have været det i dag. De har gamle, utidssvarende fundamenter uden isolering mod grunden og med fuldmurede ydervægge, som gør dem sårbare for den støj, strukturlyd og de vibrationer en metrolinje på kun 8-15 meters dybde vil skabe. Dels, fordi lyden og vibrationerne, på grund af de ufuldstændige og i nogle huse fuldstændigt manglende fundamenter, vil forplante sig op gennem bygningerne, til gene for dets beboere. Og dels, fordi husene på grund af den måde, de er bygget på, risikerer at revne, få sætningsskader og mere alvorlige skader. Især hvis det – som vi mistænker – bliver nødvendigt at grundvandssænke, da grundvandet i vores kvarter står højt. Flere kældre har allerede mærket det forhøjede grundvandsspejl.

Vi er primært bekymrede for driftsfasen, da anlægsfasen er forbigående. Metroen i drift skal vi dog leve med permanent.

Derfor håber vi, at man vil tage hensyn til os borgere i Københavns Kommune og at man her vil gøre sit yderste for at minimere generne, et byggeri i denne skala vil generere. Og at man vil gøre alt for ikke at gentage de fejl, man lavede med M3 og M4, der i dag har flere hundrede klager over strukturlyd og vibrationer på bagen. Nogle af dem er sågar endt med, at man har måttet udbetale erstatning (Olufsvej, Brumleby, Carit Etlars Vej, Dronning Olgas Vej etc.)

Derfor anholder vi følgende.

1. **Dybden:** Vi er som sagt bekymrede for at man i Miljøkonsekvensvurderingen opererer med en dybde på kun 8-15 meter og med metrostationer som er ' mindre dybe' som man skriver i rapporten. Der er i København ikke fortilfælde af en så lavtgående metro, og det gør os ekstra bekymrede, da vores bygningsmasse som beskrevet øverst er af ældre dato og sårbar. Vi appellerer derfor til, at tunnelen lægges markant dybere end der arbejdes med i miljøkonsekvensvurderingen, så man minimerer konsekvenserne for både de sårbare villaer og for den strukturlyd og de vibrationer, vi som beboere i husene vil mærke og høre. Metrostationen på Trianglen er på 20 meter. Alligevel har den ført massive gener og klager med sig. Vi erfarer, at den lave dybde handler om at spare CO2 på kort sigt i anlægsfasen. Men set i lyset af, at vi borgere i byen, vores børn og børnebørn skal leve med denne metro permanent, er det et rigtigt dumt sted at spare.

2. **Linjeføringen**: Vi appellerer også til, at man vil genoverveje linjeføringen til gavn for flest mulige. Konkret ønsker vi, at den føres under Bredegrund Byggelegeplads og den gamle Sundby Kirkegård, som i foråret blev åbnet som park, hvilket er en afvigelse på den nuværende linjeføring på få meter, men som ville kunne redde mange familier og huse.

3. **Teknologien**: I Cityringen blev der kun brugt den tredje bedste teknologi til at dæmpe støj og vibrationer (se Rambølls notat 3, Cityringen, projektnummer 7514400, Vurdering af måling af 1.09.2020) Vi håber på, at man i byggeriet af M5 vil bruge den bedste teknologi, der er til rådighed og at man vil opbygge det bedst mulige sporsystem med det bedst mulige underlag, sveller, dæmpemåtter og mellemlæg, så det modvirker strukturlyd og vibrationer til gavn for alle os, der skal leve ovenpå permanent. Også selvom det vil øge anlægsomkostningerne på kort sigt.

4. **Grænseværdierne for støj og vibrationer**. De grænseværdier, som man bruger til at måle lyde af togdrift, men som ikke er lavet til netop denne form for lyd, er mere end 30 år gamle (fra 1997) og skabt lang tid før der i Danmark eksisterede en metro. De er altså ikke lavet til at måle denne særlige type støj. Vi mener, det er uhensigtsmæssigt at måle støj med en midlingstid på 10 minutter, når der hvert 3-4 minut kommer et peak fra et tog i nogle sekunder, hvor støjen så kan være op til fem gange det, grænseværdien angiver. At det er utroligt stressende og sundhedsskadeligt at være i for dem, der bor over og tæt på metroen, er vi ikke i tvivl om. Derfor håber vi, at I vil revurdere disse grænseværdier.

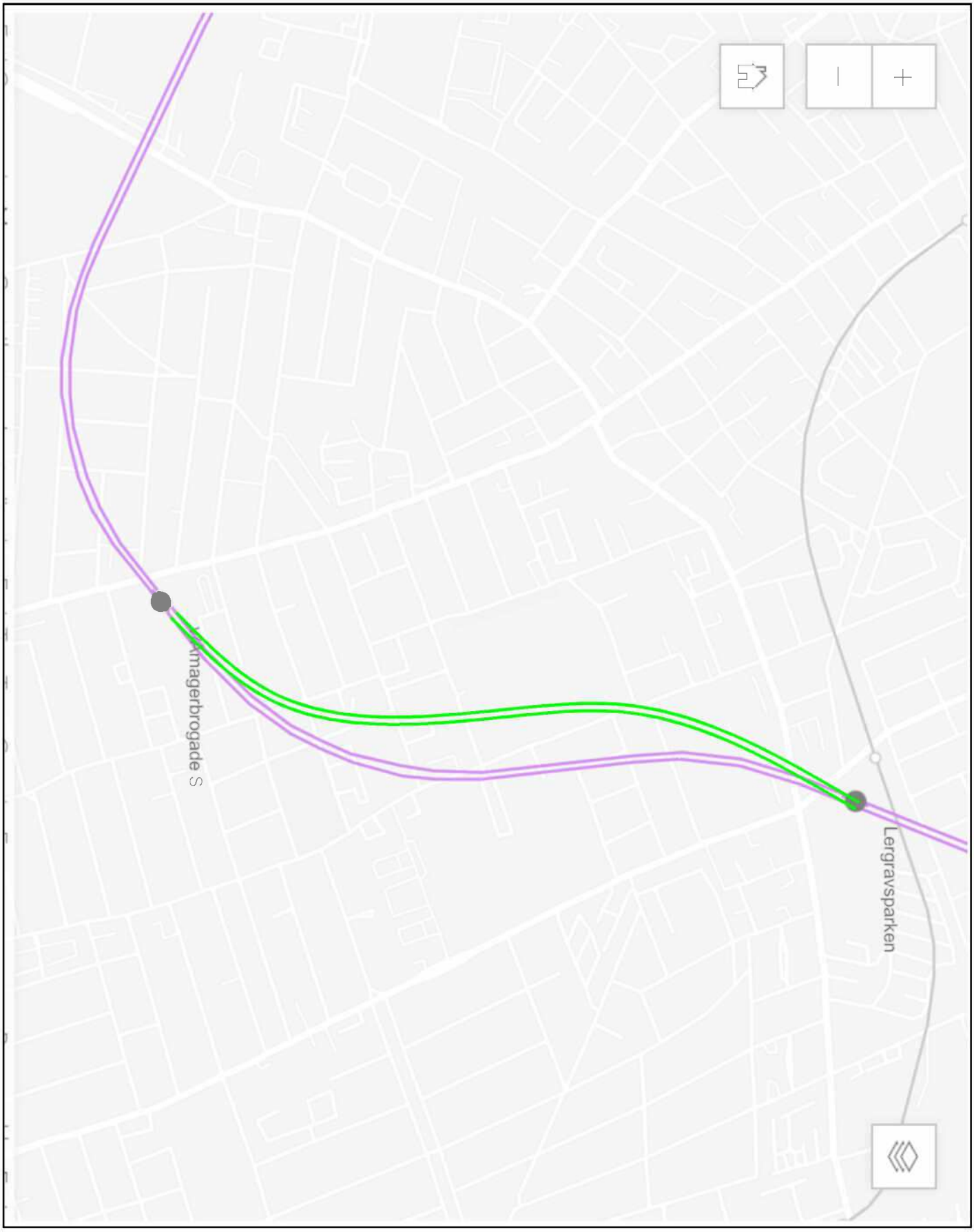
Vi håber, at I vil tage os borgere i Københavns Kommune alvorligt, at I vil lytte til os og at I vil gøre jeres ypperste for os – borgerne i kommunen – som denne metro jo i virkeligheden handler om.

Med venlig hilsen,

GF Valhal af 1912

49 parceller med 111 beboere.

metro-linje_0.pdf



Svar til: Høring 64791 af: Chris Hvid Hansen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
619

INDSENDT AF
Chris Hvid Hansen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ørestads Boulevard 55E, 7. 705

HØRINGSSVAR
Generelt om Metroselskabets ageren i byrummene

- Metroselskabet bør pålægges fremover at tage ansvar for selskabets æstetiske footprint og indtænke selskabets artefakter i lokalmiljøet samt aktivt bidrage til byrummene og ikke som hidtil på fx M1 efterlade uskønne installationer og dårligt vedligeholdte arealer under og omkring spor og stationer.

Vedhæftet er billeder fra Bella center station, uskønt og grimt og noget man nemt kunne forskønne, med kunst eller grønne planter.

-

Ved DR stationen er det anført at man vil bruge noget modulbyggeri til opholdslokaler for medarbejdere, Metroselskabet skal pålægges at bygge ordenlige bygninger, som passer ind i lokalmiljøet.

Linjeføring:

Der bør ikke være tvivl om at en metro hører til under jorden, således også ved Margretheholm.

MATERIALE:
img 9648.jpg
img 9642.jpg
img 9642 3.jpg
img 9642 2.jpg
img 9641.jpg

img_9648.jpg

img_9642.jpg

img_9642_3.jpg

img_9642_2.jpg

img_9641.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Tobias Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
618

INDSENDT AF
Tobias Christensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64, 6.th

HØRINGSSVAR

Jeg skriver dette høringssvar som reaktion på den offentlige høring af miljøkonsekvensvurderingen og udkast til §25 tilladelse til metrolinje M5.

Hovedbekymringer

1. Beskyttelse af natur og biodiversitet
2. Bevarelse af rekreative områder, herunder havnemiljøet
3. Minimering af visuelle og landskabelige påvirkninger

Specifikke bemærkninger

Underjordisk linjeføring

Jeg opfordrer kraftigt til, at hele metrolinjen M5 anlægges som en underjordisk linje i stedet for den foreslåede kombination af underjordiske strækninger og højbane. Dette vil:

- Beskytte eksisterende naturområder og grønne arealer, især omkring Margretheholm og Amager
- Bevare det visuelle miljø og undgå den "visuelle uro", som miljøkonsekvensrapporten nævner i forbindelse med højbanestrækninger
- Minimere permanente påvirkninger på rekreative områder, særligt Margretheholm Havn

Beskyttelse af biodiversitet

Miljøkonsekvensrapporten nævner potentielle påvirkninger på flora, fauna og biodiversitet. En fuldstændig underjordisk løsning vil:

- Reducere behovet for at fælde træer, der fungerer som levesteder for flagermus og utallige fugle
- Minimere forstyrrelser af potentielle yngleområder for bilag IV-arter som grønbroget tudse

Beskyttelse af Margretheholms Havn

Margretheholms Havn er ikke blot en almindelig lystbådehavn, men et stykke levende danmarkshistorie:

- Havnen blev bygget i slutningen af 1970'erne af lokale sejlere, der investerede deres egen tid og ressourcer uden offentlig støtte
- Med 736 bådpladser er den en af Danmarks største lystbådehavne og et vigtigt rekreativt område
- Den nuværende plan om at fylde halvdelen af havnen op med jord vil effektivt ødelægge dens funktion og historiske værdi

Konklusion

Mens jeg anerkender behovet for forbedret offentlig transport, mener jeg, at det er afgørende at finde en balance mellem infrastrukturudvikling og beskyttelse af vores naturlige og rekreative områder. En fuldstændig underjordisk metrolinje M5 vil være et skridt i den rigtige retning for at opnå denne balance.

Jeg håber, at disse bemærkninger vil blive taget i betragtning i den videre planlægningsproces for metrolinje M5.

Svar til: Høring 64791 af: Emil Thylin

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
617

INDSENDT AF
Emil Thylin

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 96

HØRINGSSVAR

Til hvem det måtte vedrøre

Metroen har været en kæmpe gevinst for København. Den binder byen sammen og gør det lettere at være københavner.

En kommende udvidelse af metroen vil også bidrage til videreudviklingen af København som en fantastisk by at leve og bo i. Jeg skriver dog alligevel som bekymret familiefar i boligområdet Margretheholm. Det skyldes, at jeg frygter, at en højbaneløsning bl.a. kan have følgende negative konsekvenser:

- Tab af lokalt naturområde, hvor mine børn klatrer i træer og leger i naturen. Ca. 25.000 m² af det grønne friareal på Margretheholm vil blive inddraget til byggeplads for højbanen.
- Tab af en af Københavns grønne oaser, hvor der vil blive ophørt højbane og støjskærme. Tidligere opførte højbaner viser desværre tydeligt, hvor negative konsekvenserne er for rummene nær højbanen. Vi vil miste en fodboldbane for børnene, en smuk gårute og den uforstyrrede adgang til det lokale martime miljø. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at "næsten hele det grønne friareal vil blive inddraget til byggeplads og stierne gennem området vil være afspærret i anlægsfasen"
- Støjpåvirkning i anlægsfasen. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at "støjpåvirkningen i anlægsfasen [samlet set vurderes] at være stor, fordi mange naboer kan blive belastede med høje støjniveauer over relativt lang tid." og "I forbindelse med anlæggelsen af højbanen forventes støjen fra anlægsaktiviteterne at overskride de gældende grænser for støj i dagtimerne i forbindelse med ramning af fundamentpæle til søjler (80 dB(A)), jf. kapitel 7 om støj. Påvirkningen på de mennesker, der bor og opholder sig i området langs høj banen vurderes at være stor."
- Oplevelse af at bo på en byggeplads. "Ved Margretheholms Havn vil anlægsarbejdet foregå med direkte visuel kontakt til kysten. Her vil anlægsarbejderne have en visuel påvirkning, da arbejderne særligt ved Margretheholms Havn vil kunne ses i et større område, idet der bygges en viadukt, samt at dele af havnen vil blive opfyldt som et led i anlægsarbejdet. Påvirkningen her vurderes at være stor."

Samlet set opfordrer jeg på det kraftigste til at vælge en underjordisk linjeføring. På den måde mindskes de negative påvirkninger for de lokale beboere, og vi undgår som by uigenkaldeligt at miste en af de grønne oase, vi som københavnere skatter så højt.

Svar til: Høring 64791 af: Peter

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
616

INDSENDT AF
Peter

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 60

HØRINGSSVAR

Ville virkelig være ked af at få banen over jorden og så tæt på min bolig. Det er alt alt for tæt på...

Svar til: Høring 64791 af: Byggeselskab Mogens de Linde

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
615

INDSENDT AF
Byggeselskab Mogens de Linde

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Byggeselskab Mogens de Linde

BY
København K

POSTNR.
1434

ADRESSE
Kuglegårdsvej 8

HØRINGSSVAR

Byggeselskab Mogens de Linde indsender hermed høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for M5 (høringssvar vedhæftet).

MATERIALE:
m5 hoeringssvar bmdl.pdf

Byggeselskab
Mogens de Linde

Byggeselskab Mogens de Linde A/S
CVR 35 87 26 55

Hovedkontor Aarhus
Jens Baggesens Vej 88F, 2.
8200 Aarhus N

Afdeling København
Kuglegårdsvej 8
1434 København K

delinde.dk
86 16 57 00
info@delinde.dk

25. september 2024

Høringssvar om M5 i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingsrapporten

Baggrund
Byggeselskab Mogens de Linde ejer Jenagade 22-24, 2300 København S, der omhandler erhvervslejemål på 11.239 etagemeter og en byudviklingsgrund på 17.056 m^2. Byggeselskab Mogens de Linde ejer og administrerer de nuværende bygninger, som er udlejet, og er langt i udviklingen af nye boliger på byudviklingsgrunden, hvor Metroselskabet har identificeret en mulig byggeplads. Byggeselskab Mogens de Linde er som ejer den part, der bliver mest omfattende berørt af et muligt afgreningskammer i Jenagade, og indirekte gennem de mange nuværende brugere og lejere i faciliteterne, idrætshallerne og kontorerne i ejendommen samt de kommende beboere i de planlagte boliger.

Byggeselskab Mogens de Linde bakker helt overordnet op om mere metro, der bidrager positivt til udviklingen af København og muligheden for at komme hurtigt og nemt rundt i hovedstaden med kollektiv transport. Byggeselskab Mogens de Linde har ingen bemærkninger til den nordlige løsning, da den nordlige løsning ikke påvirker Byggeselskabets aktiviteter.

Byggeselskab Mogens de Linde anbefaler i den sydlige løsning placering af et afgreningskammer i Lergravsparken, så projektet optimeres med én integreret stations- og afgreningsbyggeplads frem for to byggepladser, således byggepladsen i Jenagade undlades.

Det sker med udgangspunkt i at begrænse generne i kvarteret ved to byggepladser, at begrænse de økonomiske konsekvenser for projektets økonomi samt på baggrund af mangelfulde beskrivelser af området omkring Jenagade i fht. områdets borgere og brugere, forureningsniveau samt byudviklingsgrunden i Jenagade.

Uddybende bemærkninger

Støj
Byggeselskab Mogens de Linde finder beskrivelsen af området omkring Jenagade og påvirkning af støj og

Byggeselskab Mogens de Linde

øvrige byggegener for området mangelfuld. Området ved Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej dækker et stort antal boliger samt kontorer og arbejdspladser for cirka 1000 medarbejdere og ikke alene et parkeringsområde, som fremgår af rapporten. I området findes tre skoler, tre idrætshaller, butikker, kontor og erhverv, hoteller m.m. Alene i Byggeselskab Mogens de Lindes bygninger har ca. 500 mennesker dagligt gang, og nye boliger er planlagt.

Medarbejdere og virksomheder i bygningen i Jenagade arbejder i dag med lydfølsomt udstyr til bl.a. tv-produktion.
Foruden de nuværende lejere og medarbejdere samt kommende beboere har en byggeplads store støjgener i et større område omkring Jenagade. Inden for 2-300 meter ligger tre skoler: Den Grønne Friskole, Nordøstamager Skole og den sociale institution Kofoeds Skole. Undervisningsmiljøerne og skolevejen vil blive påvirket negativt. Da arbejdet i stort omfang planlægges at finde sted i dagtimerne, vil det få store konsekvenser for medarbejdere, virksomheder og skoler i nærområdet og dermed både undervisningsmiljø og arbejdsmiljø. Hertil kommer, at miljøkonsekvensrapporten åbner for muligheden for aften- og nattearbejdet. Det vil forværre støjgenerne desto mere.

Trafik
Byggeselskab Mogens de Linde opfordrer til, at den samlede mængde af tung trafik i området minimeres, hvilket bedst sker ved at samle aktiviteterne på én byggeplads.
Et afgreningskammer i Jenagade vil øge mængden af tung trafik i hele området med stor påvirkning af trafiksikkerhed og støj i smalle gader. Tung trafik til og fra Jenagade vil ske forbi områder med mange bløde trafikanter på gåben og cykel gennem et område med butikker, restauranter, skoler, idrætshaller, boliger og erhverv.
Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej er smalle veje med parkeringspladser i kanten. Det forringer trafiksikkerhed og mindsker udsyn.
Antallet af tung trafik kan optimeres ved at samle bilerne og sikre faste transportveje til og fra Lergravsparken.

Forurening
I miljøkonsekvensrapporten er området ved Jenagade angivet som stærkt forurenet, men oplysningerne er mangelfulde. Byggeselskab Mogens de Linde opfordrer på det kraftigste til supplerende detaljerede analyser, da særligt området i det planlagte afgreningskammer har væsentligt højere forureningskoncentration end opgivet. I selve afgreningskammeret (B505 – se bilag) er forureningskoncentrationen med chlorerede opløsningsmidler (2004/6,7) 303 gange højere end niveauet angivet. Herudover er området lige nord for sporføringen (8662/6,6) 1297 gange højere end øvrige områder i Jenagade. Dette vil medføre ekstra ressourcer og særlige foranstaltninger, som bør medtages i forelæggelsen og den økonomiske opgørelse af M5.

Egenværdi
Etablering af et afgreningskammer på Jenagade 22-24 vil få voldsomme konsekvenser for de aktuelle brugere/lejere af ejendommen samt Byggeselskabets allerede igangsatte udviklingsaktiviteter.

Byggeselskab Mogens de Linde

På det foreliggende oplysningsgrundlag om omfang og varighed af en evt. byggeplads på Jenagade har Byggeselskabet foreløbig estimeret et tab i lejeindtægter og udviklingsmuligheder i et væsentligt trecifret millionbeløb.
Hertil kommer lejernes behov for genhusning, hvor den højteknologiske tv-produktion vil være omkostningstung.
Disse økonomiske konsekvenser bør synliggøres og inddrages i vurdering af en alternativ placering af afgreningskammeret.

Hensyn, hvis afgreningskammer placeres i Lergravsparken
Byggeselskab Mogens de Linde appellerer til, at der ved en placering af afgreningskammeret i Lergravsparken tages højde for, at placeringen at tunnelrørene ikke påvirker det planlagte boligbyggeri i Jenagade, eksempelvis i kælderetagen. Byggeselskabet står til rådighed for og appellerer til at blive inddraget tidligt i dialog og planlægning med Metroselskabet og Københavns Kommune.

Hensyn, hvis afgreningskammer placeres i Jenagade
Såfremt planerne om et afgreningskammer mod Byggeselskab Mogens de Lindes ønsker fastholdes, opfordrer Byggeselskabet til et hurtigt igangsat koordineringsarbejde mellem Metroselskabet, Københavns Kommune og Byggeselskabet med henblik på at minimere omkostninger og fordyrelser og at lægge en koordineret tidsplan, der tager udgangspunkt i Byggeselskab Mogens de Lindes arbejde med at udvikle grunden og Metroselskabets ønske om at placere et afgreningskammer på grunden.
Formålet er at sikre, at de planlagte boliger hurtigst muligt kan opføres, at der foreligger en koordineret tidsplan, der skaber hurtige og klare rammer for begge parter, som skal indgå i rammerne for udbudsmaterialet. Dette bidrager til en løsning, hvor Metroselskabet såvel som Byggeselskab Mogens de Linde og Københavns Kommune sparer unødigt lange sagsbehandlingsprocesser, og dermed tillige minimerer de samfundsmæssige udgifter, forbundet til dette.

Afsluttende
Byggeselskab Mogens de Linde opfordrer til, at byggepladsen i Lergravsparken optimeres, og en placering af afgreningskammeret i Jenagade fravælges.

Svar til: Høring 64791 af: Signe Lavallee

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
614

INDSENDT AF
Signe Lavallee

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Fellowmind

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 24

HØRINGSSVAR

Jeg er glad for Københavns metro, der bestemt er med til at løfte vores dejlige by og binde den sammen. Men jeg tænker ikke, at vi har brug for en metro på hvert gadehjørne og de fleste af os kan godt komme med ideer til, hvad vi ellers kan bruge nogle miliarder kr. på.

I forhold til M5 er jeg konkret meget bekymret for, om man går til opgaven med friske øjne og der bliver taget nok hensyn til de borgere og boliger, der bliver berørt.

Det er snart 20 år siden, de første metrolinjer åbnede i København. Lergravsparken station åbnede 2017 - det var samme år, som den første iphone kom ud, vi kunne se Forbrydelsen på tv (den med den islandske sweater) og vi begyndte at putte lakrids i alt.

Der er sket rigtig meget siden. Og det har jeg svært ved at se i rapporten om miljøkonsekvenser. Nogle eksempler er:

- Hvorfor er de grænser, som støjen måles efter, ikke tidssvarende og sat i kontekst af - ja - metrodrift, hvor der kan komme et tog hvert 3. minut?
- Hvad med at begrænse støjen ved fx at bruge gummijul, som man har skiftet til t i andre storbyer?
- Der er kommet bedre vidensgrundlag i forhold til betydningen af byggestile, herunder fundamenter. - Hvorfor vil man så føre metrolinjen gennem historiske villakvarterer med utidssvarende fundamenter, som ud over de stort set manglende fundamenter er fuldmurede og vil få signifikante sætningsskader?
- Der har nu gennem knap 20 år været rejst års sager, om gener foresaget af jordbundsforhold. Hvorfor vil man så, syd for Lergravsparken, føre en metrolinje få meter under folks kældre genenm lerholdig jord, som forstærker lyd- og vibrationsgener for beboere og giver skader på de gamle huse?
- Hvad med de smukke gamle træer på vestsiden af Sundby Kirkegård op mod Luganovej? Som planerne er nu, vil der blive gravet midt gennem deres rodnet.

Hvis vi skal have M5, så lad os gøre det så godt, vi kan ved at bruge den viden og teknologi, der er til rådighed her i 2024.

Det er hverdagen i vores København, der er på spil!

Venlig hilsen

Signe Lavallee

Svar til: Høring 64791 af: Liv lehner

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
613

INDSENDT AF
Liv lehner

BY
Kbh nv

POSTNR.
2400

ADRESSE
Stærevej 45, 2th

HØRINGSSVAR

Elsker at være ude på Magretheholmen, det føles som en lille by tæt på byen. Med smuk natur og det ville være ærgerligt hvis det blev ødelagt. Metroen skal helt klart under jorden

Svar til: Høring 64791 af: Anders Lynggaard-Poulsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
612

INDSENDT AF
Anders Lynggaard-Poulsen

BY
Copenhagen S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rubikonvej 4

HØRINGSSVAR

Mit input til høring er at jeg er uforstående overfor hvorfor metrolinjen føres under bevaringsværdige ejendomme på Rialtovej, når der ligger en inaktiv kirkegård og en legeplads lige ved siden af.

Svar til: Høring 64791 af: Agnese

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
611

INDSENDT AF
Agnese

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens alle 5

HØRINGSSVAR

Om linjeføringen

Jeres høringsmaterialet er ikke særlig præcis om den konkrete linjeføring. Jeg kan se, at sporene fører ind under husene i grundejerforening hvor jeg bor. I dette år jeg har allerede set 3 forskelligt tegninger af den ny metro tunneller. Der er et stort ønske om, at det tydeliggøres præcist, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er og i hvilken dybde de ligger.

Dette gør at jeg følger at I tager dette (M5) byggeri ikke seroøst.

I jeres materialer i har ikke angivet konkret dybet af metrotunneler. I en af jeres tegninger bliver der vist at tunnelen måske vil være kun i 12 m dybet. Har i taget i betrækning at nogle af huser har kældre og vores huser er mere en 100 år gammelt som udgøre stør risiko for sætningskæder. Har i undersøgt risiko for skader til gamle villaer? Hvordan vi kan dokumentere disse sætningskæder? Ellers få vi bare den samme svar som de andre husejere hvor metro er etableret allerede? Hvem i sidste ende vil stå med måske flere hundrede tusinde kroner regning på grund af skælder som etablering af metro linje har ført til?

Vores vej er en miljøvej, den første miljøvej i Københavns kommune. Vej med masser grønt som evt. har til trækket masser insekter. Hvad med vores bier? Hvordan jeres byggeri vil påvirke den biodiversitet vi har opnået i disse år? Hvem vil stå for genetablering af dette?

Hvad med vores børn som bor på vejen? Vi har ca. 23 børn kun på vores lille gade. Vores børn leger ud på vejen. Vejen er deres legeplads. Hvordan vil I takle dette når i vil lukke så mange andre veje ned?

Vores børn er ekstra udsat af jeres byggeri da fleste af vores børn går på Sundbyøster skole hvor en af metrostationer skal etableres og lagerpladsen skal fjernes. De bliver fjernet udendørs aktiviteter for børn både på skole og på vores vej. Har I tænkt hvordan børnene bliver påvirket af larm som komme til at opstår ved byggeri både da hjem og i skole? Hvordan i vil sikrer indeklimaer både for børne og voksne i skole og da hjem? Hvor åbning af vinduer bliver begrænset både på grund af larm og støv. Vores børn bliver udsat for forskellig type af personer på grund af den ny metrostation som vil lige

ved skolen da vores skoles udendørs område er ikke afgrænset.

Har I været i dialog med embedslægen angående de forhold i vil udsætte børn og voksne?

Om afgreningskammer

Ligesom GFØ, opfordrer vi til at evt. afgreningskammer ikke placeres ved Lergravsparken af samme grunde, som deres høringssvar beskriver.

Støj og Vibrationer

Hele afsnittet om støj er meget overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert. Der benyttes forskellige tekniske begreber om støj, der er svære at afkode. Fx er nogle gennemsnitstal over en periode, mens andre (måske) er maksimale peak værdier?

Afsnittet handler meget om, at der kommer overskridelser og gives kompensation. Grundlæggende bør der udformes et supplement, som langt mere klart beskriver, hvor meget støj kan vi forvente at udsættes for og hvor ofte og hvor længe.

Rapporten er for vag om hvilke regler Metroselskabet vil følge og dermed er det meget uklart, hvilke støjgener vores medlemmer vil opleve fra byggepladsen. Vi forventer at man overholder Københavns Kommunes aktuelle regler for støj på byggepladsen og i det offentlige rum og at der under ingen omstændigheder vil der være støjende arbejde om natten og i weekenden.

Vibrationer – drift

På side 238 står, at "beregningerne viser ingen overskridelser af grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen."

Rapporten forholder sig ikke til det faktum, at der åbenbart ikke er sammenhæng mellem hvad borgere oplever som generende og så den formelle grænseværdi. Vi vil kraftigt opfordre kommunen til at fastsætte grænseværdier, der gør, at alle borgere kan blive boende i deres hjem uden at udsættes for gener fra vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen. Driften af M3 viser, at dette ikke er tilfældet her, vel fordi grænseværdierne er for høje, og det er ikke rimeligt, at kommunen blot accepterer, at denne form for gener bevidst påføres borgere. Metroselskabet skal forpligtes til at bruge erfaringerne fra de mange, som i dag oplever kraftige gener fra kørslen af M3 under deres hjem til at sikre, at dette ikke også rammer beboere som kommer til at bo ovenover M5.

Metroarbejdet ved tidligere metrobyggerier har medført store gener ift. vibrationer. Rapporten bør præcisere hvilke erfaringer Metroselskabet har gjort sig og hvilke nye teknologier/materialevalg mv., man tager i anvendelse for at undgå en lignende situation.

Rapporten skal fastlægge konkrete kvantitative grænseværdier for vibrationer i både anlægsfasen og driftsfasen og angiv konkrete konsekvenser, hvis grænseværdierne ikke overholdes.

Svar til: Høring 64791 af: Christian andersen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
610

INDSENDT AF
Christian andersen

BY
Allerød

POSTNR.
3450

ADRESSE
Hørmarken 8

HØRINGSSVAR

Det ville være en skændsel mod naturen omkring Margretheholmen, hvis metroen ikke blev “lagt under jorden”. Det skønne udeliv og fællesskabet i området ville blive ødelagt for alle beboere.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Skov Nielsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
609

INDSENDT AF
Søren Skov Nielsen

BY
Allerød

POSTNR.
3450

ADRESSE
Sandholmvej 9B

HØRINGSSVAR

Metroen skal under jorden

børnenes boldbane,vild med vilje,træer med flagermus

Svar til: Høring 64791 af: Anette Hansen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
608

INDSENDT AF
Anette Hansen

BY
København V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 2

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Metro linje M5

Som nabo til det nylig overstået byggeri af M3 og M4, er det foruroligende at finde ud af, at der er endnu et stort byggeri på vej i selv samme område. Et område, hvor der var store problemer med husene omkring stationskassen, hvor husene sank og blev hævet flere gange, og hvor vi endnu ikke har fået erstatning for skaderne på vores ejendomme og lejligheder. Ét er de fysiske skader på bygninger, men endnu værre, de sundhedsskadelide effekter det havde og stadig har på menneskerne, der bor i byggeramte områder. Men det allerværste er, at man ikke lytter til os, og at man fjerner et (det eneste fornuftige), løsningsforslag, nemlig **Bernstorffsgadeløsningen.**

På borgermøde d. 21. august, var begrundelsen for at Bernstorffsgadeløsningen var "lagt ned" , at der ligger vigtige forsyningsledninger under Bernstorffsgade, som vil være for dyre at flytte på, samt at Movia ikke vil være glade for at omlægge trafikken. Men hvis de kan bygge en metro, kan de vel også finde en løsning på at få flyttet eller løftet forsyningsledningerne op, så længe byggeriet står på. Og bustrafikken kunne holde til på Rådhuspladsen lige så længe, eller man kunne lukke hullet over togskinnerne foran Hovedbanen og lave busplads der.

Kan modviljen mod Bernstorffsgadeløsningen mon hænge sammen med Tivolis ønsker og planer om en bypark på Vesterbrogadestykket, foran deres Hovedindgang? Det vil give trafikale udfordringer omkring Jernbanegade, da busserne så skal køre den gade for at komme til H.C. Andersen Boulevard, og man vil skulle bruge Bernstorffsgade. En arkitektkonkurrence er planlagt i løbet af 2025, og det betyder jo at der bliver byggeri på samme tid som Metro. Man kan jo håbe, at de koordinerer, så der bliver mindst mulige opgravninger af veje. Hvis det er en grund der vejer til udelukkelsen af Bernstorffsgadeløsningen, så håber jeg at Tivoli vil gøre det ordentlige, og vente med byparken til Metro har fået bygget deres station og lagt Bernstorffsgade tilbage, nu med hul til Metro. For Tivoli har jo ytret ønske om, at de, sammen med Danske Banks nye domicil og Postbyens beboere og ganske mange hoteller, vil nyde godt af placeringen på Bernstorffsgade.

Ved at bygge på Bernstorffsgade, hvor der ikke er beboelse, undgår man, så godt som alle

de gener, vi oplevede ved M3-M4. Vore smukke bygninger slipper for rystelser og nedstyrtningsfarer, og vi levende væsner får noget mere ro, når byggeriet ikke er lige udenfor vores vinduer.

Jeg håber, at fornuften vinder.

Svar til: Høring 64791 af: Irina Nica og Marshall Arokia

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
607

INDSENDT AF
Irina Nica og Marshall Arokia

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Kære København Kommune

Vi mener at etablering af en underjordisk metrolinje i København er nødvendigt og bør udvides, da det bevarer bymiljøet, reducerer trafikstøj og fremmer livskvaliteten. Som beboere på Margretheholmen er vi bekymret for planerne om en højbane i vores baggård, der vil ødelægge de grønne områder, som er vigtige samlingssteder for lokalbefolkningen. Tidligere højbaner har ikke skabt attraktive miljøer, men derimod kolde og triste rum. Vi opfordrer derfor til, at planerne revurderes, så vi beskytter vores grønne områder og sikrer, at København forbliver en attraktiv by. Den økonomiske begrundelse for en højbane kan ikke opveje de negative konsekvenser, så metroen bør placeres under jorden. Hvis København skal fremstå som en visionær og bæredygtig by, bør en højbane ikke overvejes i byområderne. Vi opfordrer derfor beslutningstagerne til at tage dette høringssvar alvorligt og vælge den løsning, der bedst balancerer behovet for transport med bevarelsen af Københavns unikke miljø og historie.

Svar til: Høring 64791 af: Bjørn Kjerulf

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
606

INDSENDT AF
Bjørn Kjerulf

BY
DK-2300 Copenhagen S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 11

HØRINGSSVAR

Vi bor på Sixtusvej i nærheden af Lergravsparken St. M5 er planlagt til at gå meget tæt på vores hus, og vi er bekymret for skader på huset i byggefasen samt ikke mindst støjgener under almindelig drift. Det er almindelig kendt, at flere naboer til Cityringen har vedvarende støjgener, og det ønsker vi ikke.

Hvis M5 bliver vedtaget i foreslået form, vil der være væsentlige støj- og trafikgener for lokalområdet i byggefasen. Det kommer efter adskillige års kaotisk trafikafvikling pga uhensigtsmæssig (eller mangel på) planlægning af vejarbejder på Østrigsgade, Strandlodsvej, Kastrupvej og Backersvej (som iø stadig ikke er færdigt). Vi vil derfor opfordre til, at alle andre vejprojekter stilles i bero til M5 er helt færdig, hvis den skulle blive vedtaget.

Vi vil være ærgerlige over potentielle skader på huset og en vedvarende støj uden at få en markant forbedret trafiksituation efter udrulningen af M5.

Jeg er stor fortaler for mere metro i København, men hvis det skal give maksimal effekt på forurening, trafik og byens sammenhængskraft, så bør M5 have en helt anden linje. Linjen bør gå fra Herlev St - Islev Torv - Brønshøj Torv - Bellahøj/Hulgaards Plads - Nørrebro St - Guldbergs Plads - Skt. Hans Torv - Nørreport St - Rådhuspladsen - Christianshavns Torv - Operaen/Holmen - Refshaleøen - Lynetteholmen (og måske endda med forbindelse til Nordhavn). Vedligeholdelsescenter kan stadig være på Prøvestenen. En anden linje med større samfundsøkonomisk nytte kunne gå fra Damhustorv via Vesterbro - Østerbro - Tuborg Havn til Charlottenlund (den tidligere buslinje 1).

Amager er i forvejen godt betjent af M1/M2. Derfor kan M5 gøre betydeligt mere samfundsøkonomisk gavn ved en helt anden linjeføring (som angivet ovenfor).

Svar til: Høring 64791 af: Berit Asmussen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
605

INDSENDT AF
Berit Asmussen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 19 st.

HØRINGSSVAR

Den kommende M5 metrolinje varsles ført ind under villakvartererne ved Sixtusvej, Luganovej, Kongedybet og Rialtovej. Her er alle huse gamle og de fleste i flere etager, med plads til 2 eller flere familier. Disse gamle huse, blandt andre det som jeg selv bor i på Rialtovej, er typisk bygget for mere end 100 år siden med den tids teknikker - og derfor med fuldmurede ydervægge. De er således ikke lige så fleksible som nyere bebyggelser med indermur/hulmur. Husene har typisk heller ikke et fuldt fundament, hvorfor man må forvente at rystelser og støjvibrationer fra en metro der ligger så tæt på overfladen som det lægges op til at M5 skal, forplanter sig op i husene med meget stor risiko for at de slår revner og får sætningsskader. Samtidig vil støj og vibrationer fra driften helt sikkert genere os der bor tæt over linjeføringen i disse gamle huse, i og med at grænseværdierne for støj og vibrationer tillader over 20 dB døgnet rundt. Denne bekymring er ikke hentet ud af den blå luft, men bygger på de er erfaringer (og sagsanlæg) de har gjort sig på bl.a. Olufsvej på Østerbro.

Det undrer mig at M5 linjen ikke er planlagt ført ganske få meter forskudt mod øst – hen under Kastrupvej, den gamle Sundbyvester kirkegård (der nu er udlagt til park) og Bredegrund byggelegeplads – hvor risikoen for skade på gamle (og nu værdifulde) huse, samt gener for beboere, vil mindskes betydeligt. Derfor er dette netop mit forslag: Gentænk linjeføringen, med minimering af risikoen for skader på gamle huse og gener for os der bor i dem, - læg den over under ubeboede områder, i den udstrækning det overhovedet er muligt.

I håbet om jeres gentænkning af planerne,

Venlig hilsen

Berit Asmussen

Svar til: Høring 64791 af: Airo Bjarking

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
604

INDSENDT AF
Airo Bjarking

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Medlem af S/K Lynetten

BY
Dragør

POSTNR.
2791

ADRESSE
Strandstrædet 13, Dragør

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes høringssvar fra tidligere formand for S/K Lynetten

MATERIALE:
hoeringssvar m5 250924 aibj.pdf

Høringssvar fra Airo Bjarking 25. september 2024

Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5 – Høringsfrist 26. september 2024

Tak for muligheden for at fremkomme med høringssvar.

Med store konsekvenser for mange brugere af såvel Margretheholm, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen ønskes en metro på en strækning som vi reelt ikke ved hvad skal benyttes til!

Derfor er det nødvendigt, at en eventuel kommende metro placeres som en tunnel hele vejen og bygges i faser med start mod syd v/ Prøvestenen.

Frem til den ønskede metro forbindelse etableres kan færgetrafikken til Refshaleøen omlægges så der sejles over Københavns Havn fremfor, som nu - på langs.

Opsummering

Der er en række overordnede grunde til at en eventuel metrostrækning M5, skal anlægges under jorden

1. Først og fremmest for at bevare det åbne landskab, de kulturelle miljøer på Reffen herunder Margretheholms Havn og Margretholm for derved at tage hånd om vigtige kulturarvs områder
2. Dernæst for at undgå trafik og lange jordtransport til de nuværende og kommende projekter i Øst-havns området
3. For at opretholde vekselvirkningen mellem grøn natur, vand, mennesker og erhverv som skitseret i den gældende lokalplan - lokalplan område III

Yderligere er der tre konkrete grunde, i forhold til Margretheholms havn, til at M5 skal anlægges under jorden

a. Alvorlige konsekvenser ved en højbane
b. Konsekvenser ved opfyldning herunder permanent opfyldning
c. Konsekvenser af den skitserede afværgeforanstaltning dvs. de 30 % af bådpladserne som tilbydes i et reelt ikke eksisterende område på Prøvestenen

Selve Miljøkonsekvens rapporten rejser en række spørgsmål som ikke er afklaret. Nogle af disse rejses i slutningen af dette høringssvar.

Indledning

En selvbygger havn - et fællesskab- med egne bygninger og havn - på lejet grund

Københavns kommune ønsker at anlægge en metrolinje M5- som blandt andet skal betjene Øst-Havnen herunder Refshaleøen og det kommende udviklingsområde Lynetteholm[1].

Det er vores overordnede opfattelse at denne høring er en pseudohøring. Det er den først og fremmest fordi alt arbejde med Fingerplan, regionsplaner, kommunal og lokalplaner samt fredninger og naturhensyn tilsidesættes, idet der allerede foreligger en forhåndsaftale med Transportministeriet:

Transportministeriet har oplyst, at anlægsloven forventes at indeholde bestemmelser, som betyder, at gældende bestemmelser i Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning ikke finder anvendelse for etablering af M5. Ministeriet har ligeledes oplyst, at anlægsloven forventes at give mulighed for, at anlægget kan gennemføres, også hvor der er eksisterende fredninger, §3-beskyttet natur og fortidsminder.[2]

Yderligere er al forberedelse og inddragelse fravalgt i forhold til Sejlklubben Lynetten, som driver Margretheholms havn på lejede arealer. Der er tale om et erhvervslejemål i form af vand og landarealer, der administreres af By og Havn for Københavns Kommune.

Sejlklubben har ved flere lejligheder på eget initiativ henvendt sig til Metroselskabet, men er blevet henvist til *senere* uden dette senere er blevet til drøftelser. Inddragelsen er således sket efter og i form af et orienterende møde i 2024.

---

[2] https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/531ea67a-7447-4bbc-950c-56a4f7389fc1/7c99db2c-0d93-46e2-a7db-b7e0ebecfc33-bilag-1.pdf *side 2 af 7 -indledning*

Det er således sket inddragelse efter materialet til denne høring er udarbejdet. Høringssvar ifm. *Idefasen* ultimo 2022 fra Margretheholms bebyggelsen og Margretheholms Havn/ Sejlklubben Lynetten er ikke medtænkt. Dette specielt i forhold til at afværge foranstaltning ved eventuel etablering af højbane brug af arbejdsarealer m.v.

Således indgår en ikke etableret havn i et helt andet område, Prøvestenen, som afværge foranstaltning for ca. 30 % af bådene i Margretheholms Havn/Sejlklubben Lynetten. Prøvestenen er et område som er under udvikling både i forhold til betjening af arbejdet med Østlig Ringvej, Metro, Metro serviceanlæg og anden industri.

Hvad er det for en foreningsdrevet havn vi taler om?

Havnen er en selvbygger havn som blev grundlagt først i 70'erne hvor foreningen S/K Lynetten fik Margretheholms bugten stillet til rådighed af Københavns Kommune/ Københavns Havn mod en årlig leje.

Københavns Kommune og Københavns Havn skulle oprindeligt bidrage økonomisk, men det blev nedstemt i kommunalt regi.

Havnen er således etableret uden økonomisk tilskud, med et banklån på 4,2 millioner kroner (1977) som for længst er betalt tilbage af medlemmerne.

Den første lejekontrakt bliver på 15 år og kan fornyes såfremt Københavns Havn ikke skal benytte området til havneareal[3] Lejekontrakten er efter de første 15 år løbende blevet fornyet.

Igennem de seneste år er Margretheholms Havn / Sejlklubben Lynetten i flere omgange stillet en fornyet lejeaftale på 20 år eller mere - senest i 2022/2023, i udsigt.

Aktuelt betaler Sejlklubben Lynette for både leje af landareal og vandareal samt grundskyld for området.

Der kan ikke søges om refusion af grundskylden da vand og landarealerne er ejet af andre. De foreningsbestemmelser som giver mulighed for refusion af grundskyld og lette foreningens økonomi/ drift kan således ikke anvendes.

---

[3] Lynettenyt

Det er udelukkende medlemmerne, som står for omkostningerne i form af etablering af bygninger, broer, havneudrustning, klublokaler, kraner og andet udstyr m.v.

Sejlklubben Lynetten driver således den dag i dag både en sejlklub og en havn (foreningsdrevet) for de penge, som hvert medlem betaler til fællesskabet samt de pligtarbejdstimer hvert medlem bidrager med.

Der modtages ikke tilskud til driften af havn og klub men i mindre omfang tilskud til ex. børneaktiviteter så som optimistjolle og jollesejlads.

Havnen rummer i dag bådpladser til ca. 700 både, 2 klubhuse, værksteds by, slæbested, juniorafdeling med tilhørende bygninger, redskabskurer, Restaurant, værft, bådudstyrsforretning m.v., se nedenfor





Det er således bådpladser, klubhus med toilet/bad, over ½ af klubbens redskabsskure, dykkerklub, have og grillplads, værft, legeplads, fiskehåndteringsplads, slæbested, brandvej og bådhåndteringsområde der berøres.

Et aktivt område for alle generationer

Margretheholm, Margretheholms Havn og Refshaleøen er attraktive områder for såvel børn og unge, voksne og ældre. Der udfoldes mange aktiviteter og nye kommer til.

Det foreningsarbejde som foregår i regi af Sejlklubben Lynetten, er ulønnet dvs. alle aktiviteter ud over bårdhåndteringen drives af frivillige kræfter. Frivillige kræfter drives af motivation - en faktor som opstår, som ikke købes og som ikke flyttes. Frivilligt arbejde fordobler chancen for høj mental sundhed viser studie fra Statens Institut for Folkesundhed[4] og forebygger ensomhed.

Margretheholms Havn/ Sejlklubben Lynetten bærer sammen med blandt andet Sundby Sejlforening et aktivt sejlerliv, et liv med vandet og fællesskabet som omdrejningspunkt. Dette ses ligeledes i ældre kolonihaveområder. Dette er noget helt unikt og adskiller sig fra Marinaer som oftest ikke har en sejlklub, men flere sejlklubber og andre traditioner – samt drives i kommunalt regi.

Margretheholms Havn/ Sejlklubben Lynetten tilbyder et aktivt liv på vande under hensyntagen til socioøkonomiske forhold. Alle skal have mulighed for at sejle. Derfor findes delebådsordninger (ligner delebilsordninger), medlemsaktiviteter, bådpladser med mulighed for at yde pligtarbejde som delvis betaling for pladsen og meget andet.

Af faste aktiviteter kan nævnes Juniorsejlads, forenings kapsejlads hvor alle kan deltage, arrangementer for børn, samarbejde med organisationer som arbejder for børn/ unge med nedsat funktion, seniorarrangementer – et levende åbent samfund baseret på fællesskab for alle.

Nogle påpeger indhegningen af området som en barriere for deltagelse, imidlertid er hegnet omkring havnen indskrevet i lejekontrakten, men området er åbent 24/7 for alle - uanset om det er krabbefiskeri, eller besøg i restauranten eller transport til Ungdomsøen.

Havnen rummer ligeledes sø-redningen, som gør en aktiv indsats for undgå alvorlige ulykker på Øresund for fritidssejlere med flere.

Et område som på alle måder berøres af M5

Som det fremgår og ses af ovenstående, er området en levende havn i et levende område og en del af såvel Refshaleøen som Margretheholms bebyggelse.

Et område hvor der kan findes løsninger som kan bevare en aktiv havn i et muligt kommende byområde.

---

[4] Formal Volunteer Activity and Psychological Flourishing in Scandinavia, 2019 Social Currents, vol 6(3), Sage

I stedet tilbydes 30 % af bådejerne en mulig plads i en Marina som ikke er etableret, som i det skitserede skal drives på helt andre vilkår og med helt andre muligheder. Udgifterne bliver betydelige større for den enkelte bådejer og det vil frasortere unge med ringere økonomi, lavindkomstgrupper og nyetablerede børnefamilier.

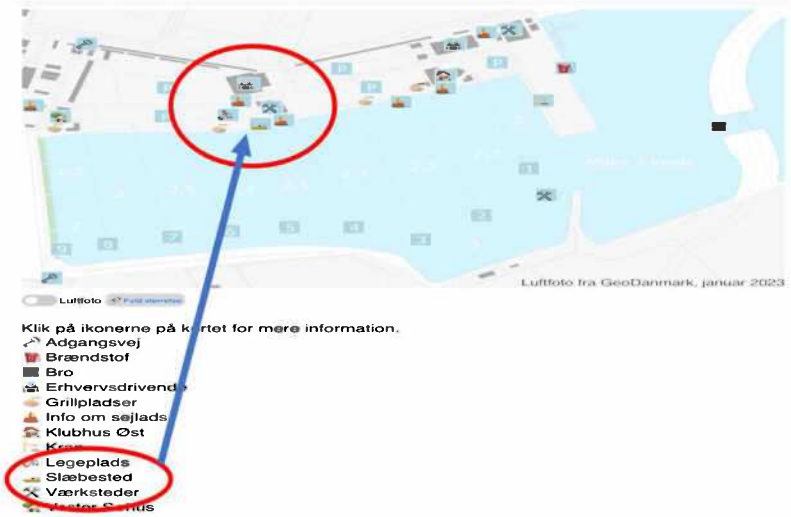
Andre tilbydes havneplads i umiddelbar nærhed af en trafikåre hvor transporten med jord er støt stigende. En transport som betyder støv, støj og deraf følgende påvirkninger.

En tilbud hvor Margretheholms havn/ Sejlklubben Lynetten deles op i tre enheder. Dette betyder et farvel til et samlet fællesskab, som er opstået over mange år samt en lokal placering i tilknytning til B&W og B&W´ arealer.

Havnen er ikke kun en havn, men som det fremgår ovenfor, et aktivt fællesskab fra vugge til grav med medlemmer i tredje og fjerde generation.

Manglende viden giver forkerte eller mangelfulde løsninger?

Det ses tydeligt at COWI-ARUP JV og Rambøll ikke har direkte kendskab til Margretheholms Havn og den måde S/K Lynetten driver havnen. Dette manglende kendskab gælder også i forhold til de faciliteter der er på området. Dette fremgår flere steder i høringsmaterialet.



Eksempelvis er det jf. materialet kun værftet, der rammes af en eventuel M5 over jorden. Som det ses af ovenstående på side 4, og her ovenfor, er det:

Legeplads, slæbested, værksteder og længst mod vest er det bad, toilet, klubhus, grillplads og en lang række andre faciliteter samt skurer til opbevaring af sejlergrej ex. sejl, gummibåd, fortøjninger m.v. der rammes.

Det er derfor nødvendigt- til trods for denne pseudo proces- at fremkomme med et høringssvar, således at det politiske niveau i såvel Borgerrepræsentationen, Transportministeriet og Folketinget er oplyst om de reelle udfordringer som M5 rummer og de urealistiske afværgescenarier som skitseres i høringsmaterialet.

Baggrund – hvad er der egentlig i pipelinen aktuelt

Københavns kommune har aktuelt flere initiativer i høring, hvoraf M5 udgør en væsentlig del.

Vedtagelsen af M5 er således forudsætningen for at Øst havnens området kan udvikles.

Refshaleøen, som er en del af det kommende område, - er aktuelt perspektivområde og er således ikke en del af kommuneplanen 2024 og de næste 12 år frem og alligevel!!!

Der er, som det fremgår af høringsmaterialet, se side 2, en stående aftale, med Transportministeriet, om at det er en anlægslov uden klagemuligheder som udgør fremtiden for området. Borgernes retssikkerhed, inddragelse og muligheder for påvirkninger afskrives og ligeledes tilsidesættes gældende lovgivning herunder Planloven, lokalplaner, miljø og anlægsbegrænsninger.

Vi kunne forvente at Margretheholms Havn / Sejlklubben ikke blev berørt ud fra nedenstående, da havnen er beliggende i området og omfattet af lokalplanen område III for Refshaleøen/ Margretheholm ud fra nedenstående.

Af høringsmaterialet og Kommuneplanen 2024 fremgår *Lynetteholmen udgør i øjeblikket et vandareal og indgår således ikke i kommuneplanen.*

Forudsætningen for at Refshaleøens perspektivområde ændres er en beslutning om anlæg af M5 dvs. infrastruktur til området.

Dette er imidlertid ikke tilfældet da der påtænkes en anlægslov, som kan igangsætte hændelser fra 2026 i form af forundersøgelser m.v. til anlægsarbejder i forbindelse med M5.

Imidlertid er der en række forudsætninger før en sådan beslutning, om en anlægslov, kan tages

Metroselskabet kæmper med passagerantal og betaling af gæld jf. seneste kvartalsrapport - umiddelbart ser det ud som om at Metroselskabet ikke kan afbetale på gælden, men knap kan betale renter tilbage.

I selve kommuneplansarbejdet og forarbejdet til denne opstilles en overordnet strategi for Københavns Kommunes byudvikling, som skal have ekstra opmærksomhed.

Disse er:

1. Hovedstadens byudvikling og mobilitet
2. Boliger og en sammenhængende by
3. By med erhverv og studiemiljø
4. Sund klima by med plads til natur, kultur og fritid
5. Udvikling med respekt for byens sjæl

Yderligere opremser planloven en række forhold i specielt § 11. f stk. 4.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen skal for de kystnære dele af byzonerne vurdere de fremtidige bebyggelsesforhold, herunder bygningshøjder, med henblik på

1) at ny bebyggelse indpasses i den kystlandskabelige helhed,

2) at der tages hensyn til bevaringsværdige helheder i bystrukturen og til naturinteresser på de omgivende arealer,

3) at der tages hensyn til nødvendige infrastrukturanlæg, herunder havne, og

4) at offentligheden sikres adgang til kysten.

Desuden er der en række forudsætninger som ikke er klarlagt ex. rensningsanlæggets[5] placering i kanalen v/ Prøvestenen/ Kløverparken - fremtidig brug af Prøvestenen - konsekvenser ift. anlæg af såvel Østlig Ringvej som den videre udvikling af Refshaleøen og Lynetteholm samt forbindelsen mellem Københavns havn og Øresund for de små sejlere ex. roere, supper og småjoller.

[5] https://biofos.dk/

Vigtigst af alle forudsætninger er befolkningsudviklingen i København. I dag er der, såfremt der ses bort fra indvandringen et fald i befolkningsudviklingen. Der er i estimerede prognoser anvendt forskellige fødselsrater. Efteråret 2024 er selv en rate på 1,7 for høj idet fødselsraten i København nærmer sig 1,3.[6]

Med denne befolkningsudvikling på 1,3 eller deromkring er alle prognoser for byudvikling herunder infrastruktur mangelfulde.

Det er i ovenstående perspektiv M5 blandt andet skal betragtes og det rejser spørgsmålet – **Er der brug for M5 i den skitserede form?**

Metroen M5

Oplægget til høringen omkring M5 har været længe undervejs og der har været flere linjer i spil, se eksempelvis oplæg til idefasen[7]

Af de høringssvar som indkom, i idefasen, er der fremkommet et begrundet ønske om en tunnelløsning og ikke en højbane.

Ved valget af M5 i den nuværende form sammenholdt med idefasens høringssvar kan det undre at der arbejdes med flere modeller for en over jorden løsning ved Margretholm/ Refshaleøen.

Da området er perspektivområde i kommuneplan 2024 er det vanskeligt at forudse hvilken planlægning der ligger til grund for en metrobetjening af området i form af M5.

Der er en række indikationer på arealudviklingen omkring projekt Øst-Havnen, men dette oplæg indgår ikke i materialer til denne høring, - og ikke i materialet til Kommuneplan 2024

Der er således en række forudsætninger som enten ikke er åbenlyse, brugbare, eller som er undladt.

---

[6] https://politiken.dk/danmark/sundhed/art9773487/%C2%BBVi-st%C3%A5r-over-for-forandringer-de-f%C3%A6rreste-kan-forst%C3%A5%C2%AB?srsltid=AfmBOorLqSbs4BLRSFXijqbbbLX--0W_kGSsd1raPrHsPInqjyiPFK5H

[7] Idefasen i høring fra 5/9 – 31/10 - 2022

Det gør et høringssvar vanskeligt, idet forudsætningerne ikke er gennemskuelige og ikke reelt er fremskrevet.

Behovet for M5 til Refshaleøen ses ikke tydeligt.

Det er tydeligt, at der er belastninger på en del af metronettet og der er en udfordring, men den del ligger ikke i perspektivområdet men omkring det indre København.

Der tales om en fasetilgang i materialet og det er tidligere i idefasen oplyst at jord fra Metroen kan gå direkte i opfyldningen af Lynetteholm.

Imidlertid fremstår det som en vanskelig tilgang – at såfremt Lynetteholm har brug for jord bygges en metro på et område som vi reelt ikke ved hvad skal benyttes til.

Det fremstår ligeledes som en vanskelig tilgang – at den ønskede befolkningstilvækst samt brugen af metroen ikke stemmer overens med tidligere fremskrivninger og aktuelle konkrete tal.

I erkendelsen at passagertallet ikke modsvarer fremskrivningen eller de justeringer der er på fremskrivningen, ses en afværge hos Metroselskabet i form af nye tiltag. Det nyeste tiltag for at få flere passagerer ind i metroen – omfattes af udsagnet *er noget vi må gøre noget ved* uden at der konkret er beskrevet hvad.

Behovet for M5 ses således ikke tydeligt i den skitserede form.

Alt i alt er grundlaget usikkert – alligevel vil vi forholde os til høringens tekst, potentialer og konsekvenser.

For at kunne udføre broen over Margretheholms Havn, vil der først blive lagt en dæmning på tværs af havnen. Vandområdet vest for dæmningen vil blive opfyldt, og de eksisterende pontonbroer vil blive flyttet til den østlige del af havnen, som uddybes, så antallet af bådepladser kan opretholdes. Opfyldningen af havnen kan blive permanent

For at kunne udføre broen over Margretheholms Havn vil der først blive anlagt en dæmning.

Der er flere broer der er anlagt uden dæmning endda meget større broer som ex. Øresundsbroen og den aktuelle nye bro over Storstrømmen. Vanddybden og adgang til arealet er enkelt og det rejser spørgsmålet

Hvorfor er det nødvendigt at etablere en dæmning?

De eksisterende pontonbroer vil blive flyttet. Hvilke pontonbroer er der tale om?

Margretheholms Havn er etableret med faste broer og ikke flydebroer, se billede.



De eksisterende pontonbroer (som ikke findes) vil blive flyttet til den østlige del af havnen, som uddybes.

Margretheholms Havn/ Sejlklubben Lynetten har ved flere lejligheder præsenteret et alternativ i form af en forskydning af havnen, men øst for den etablerede jordtransportvej, senest vedlagt som bilag til idefasen ultimo 2022.

En forskydning, som også rummer en kystsikring/ klimasikring. I området øst for jordtransportvejen er vanddybden tilstrækkelig og der skal ikke uddybes.

En eventuel uddybning af det påpegede areal, vest for jordtransportvejen, vil medføre en væsentlig forurening og bortskaffelse af forurenet materiale. Det drejer sig om ældre stærkt forurenet materiale fra B&W samt nyere stærkt forurenet materiale efter anlæg af jordtransportvej med høje koncentrationer af blandt andet PFAS, Bly, Arsen samt oliestoffer.

Opfyldningen af havnen kan blive permanent. Det er med stor undren at vandarealet opfyldes, da det ikke er nødvendigt for at etablere en broløsning. Det hænger ikke sammen med de undersøgelser der er afsat midler til i budgetaftalen 2024/2025 i Københavns Kommune. Af budgetaftalen fremgår

at der skal undersøges løsninger for kajakker m.v. ift. at komme ud af Københavns Havn. En mulig opfyldning vil gøre dette umuligt.

Påvirkningen af de rekreative interesser i Margretheholms Havn vurderes at være stor, selvom det forudsættes, at antallet af bådepladser bevares, dels i Margretheholms Havn og dels på Prøvestenen. Der vil være påvirkninger med støv, støj, øget trafik og ændrede adgangsforhold i anlægsfasen, hvilket vil genere ophold ved havnen og i lystbådene.[8]

... selvom det forudsættes, at antallet af bådepladser bevares, dels i Margretheholms Havn og dels på Prøvestenen. Der er aktuelt ingen bådpladser på Prøvestenen og der er ikke foretaget en bevilling af reetablering af området. Det betyder at der ikke umiddelbart kan stilles bådpladser til rådighed og Margretheholms/ Sejlklubbens bådpladser bevares ikke.

En del af Margretheholm Havn… eksproprieres… *og forflyttes til Prøvestenen.* Prøvestenen er et område som er uafklaret både i forhold til Metro, Østlig Ringvej, Biofos rensningsanlæg og de aktiviteter der er på Prøvestenen.

Dansk Industri har påpeget at de påtænkte udviklingsprojekter vil kollidere med de allerede etablerede aktiviteter[9] dette ses også af DI´ høringssvar til idefasen[10] .

Yderligere er der tale om et område, hvor store dele af fuel lagret til Københavns Lufthavn er beliggende, der er risikozoner af forskellig karakter m.v. Aktuelt må der ikke benyttes åben ild i området og der må ikke overnattes. Det betyder blandt andet, at der må ikke grilles, svejses, - der må ikke være besøg af gæstesejlere[11] og hjemmehørende må ikke tage til båden dagen før en tidlig morgensejlads.

---

[8] https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/531ea67a-7447-4bbc-950c-56a4f7389fc1/7c99db2c-0d93-46e2-a7db-b7e0ebecfc33-bilag-1.pdf, side 21 under pkt. 2.8

[9] https://www.licitationen.dk/article/view/903048/di_kaemper_for_at_bevare_provestenen_bekymringer_saetter_investeringer_pa_hold

[10] https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/di_hoeringssvar_afgraensningsnotat_for_vvm_af_metro_m5.pdf

[11] Gæstesejlere udgør både et økonomisk og et kulturelt aktiv idet der her sker udveksling mellem såvel nationale som internationale havne, der betales afgift for overnatninger og der kommer indtægter i form af turisme

Der fremkommer således ikke et område på Prøvestenen som befordrer et aktivt klubliv med fællesskab og arrangementer

Københavns Kommune herunder Metroselskabet har ikke gennemdrøftet den kommende opsigelse af erhvervslejeaftalen med medlemmerne, i Margretheholms Havn, inden denne høring.

Et tilbud om erstatning på Prøvestenen er ej heller drøftet og forelagt medlemmerne.

Der er således ikke i selve fasen mellem idefasen og den endelige høringsfase sket inddragelse af medlemmerne i den medlemsejede og medlemsdrevene klub og havn og de eventuelle mulige perspektiver som kunne være drøftet – er tilsidesat.

Ligeledes er de forslag som både havn og klub er fremkommet med i høringssvar til idefasen ikke medtænkt, men reduceret til 30 % bådpladser på Prøvestenen og lidt både i et bassin lige ved jordtransportvejen samt afskaffelse af alle aktiviteter mod vest inkl. redskabskurer, klubhus, Røgeri og fiskehåndteringsplads, legeplads, slæbested og meget andet. Dvs. en eliminering af et billigt, aktivt fritidliv for børn, unge og ældre fortrinsvis fra lokalområdet - Amager[12]

Der beskrives i materialet til høringen at Klubhus m.v. bevares men værftet nedlægges. Der er ikke taget højde for at bad, toilet og øvrige klubhusfaciliteter er beliggende flere steder på havnen.

Der er ikke taget stilling til betydningen af maritime arbejdspladser i området. Der er allerede i dette høringsmateriale tilsidesat forhold som fremgår af lokalplanen for område III fremfor at søge løsninger der kan rummes indenfor den eksisterende lokalplan område III.

Ud over at Prøvestenen er genstand for en række projekter som der enten ikke er plads til eller mulighed for på grund af sikkerhedszoner, - er Prøvestenen ikke et alternativ.

Hvilke overvejelser er der gjort i forhold til forslag om forskydning af havnen mod øst, se bilag 1.?

Hvilke overvejelser er der gjort ifm. midlertidig erstatningshavn i Svanemøllen som klubberne der har ifm. Nordhavnstunnelen?

[12] Over 80 % af de medlemmer som har havneplads i Margretheholms Havn er bosiddende på Amager.

Denne havn overgives snart til By og Havn – i alt 600 bådpladser – med mulighed for flere. Den er beliggende i et område hvor der efterhånden bliver mindre anlægsaktivitet både på land og til vands. Havnen vil være ideel som midlertidig afværge i anlægsperioden af en tunnelbaseret M5.

Hvorfor er tilkørslen til Østlig Ringvej, Kystsikringen langs Amager Strand og udbygningen af Sundby Sejlklub ikke medtænkt i vurderingen af om Prøvesten reelt kan danne baggrund for en Marina?

Hvorfor er befolkningstilvæksten i området omkring Prøvestenen ikke medtænkt ift. brug af mere kystareal til "kitere", vindsurfere, kajakker, grønne og blå arealer m.v.?

Der står i høringsmaterialet, at der umiddelbart ikke kan findes arealer til Københavns Cabel Park. Prøvestenens ene bassin vil være ideelt til dette og området vil sammen med ungdomsfaciliteterne i Sundby Sejlforening udgøre en forebyggende ungdomsindsats. Hvorfor er dette ikke medtænkt?

I beskrivelse af det kommende Prøvestens Maritime center ses at der sigtes på en kommerciel brug af et naturområde som vil ekskludere en række mennesker, - det være sig unge som pensionister på grund af forbrugstilgangen i form af cafeer og lignende.

Et kommercielt tiltag som ikke har været og aktuelt ikke er omdrejningspunktet for de aktiviteter der beskrives i Foreningen Prøvestenen Syd´ materiale og som ikke stemmer overens med den foreningsbaserede tilgang, drift og udvikling som Sejlklubben Lynette/ Margretheholms Havn står for.

Hvorfor er alle de aktiviteter som både kystsikring og Østlig Ringvej medfører til vands ikke medtænkt i vurderingen af om området ud for Prøvestenen reelt kan fungere som havneområde for både med eller uden motorkraft?

Hvilken infrastruktur vil præge området på Prøvestenen med opkørsel og anlæg nyt jordareal til opkørslen fra Østlig Ringvej?

Hvilke sikkerhedsrisici vil der være når jordvolden ind mod fuel- anlægget fjernes?

Der jf. det oplyste- udlagt areal til vindmøller i området. Hvor skal de eksisterende vindmøller flyttes hen, nu de rives ned?

Ovenstående rejser yderligere følgende spørgsmål

Er Prøvestenen er et realistisk bud som tilbud til en medlemsdrevet klub og havn når såvel Prøvestenen og omgivelser er under kontinuerlig af og udvikling?

Er der undersøgt andre muligheder for at ændre konstruktionen af arealinddragelsen i Margretheholms Havn?

Hvilke økonomiske vilkår tilbydes såvel klub og havn i forbindelse med den delvise opsigelse af erhvervslejemålet som rummer såvel vand som landareal?

Hvilken betydning får de i anlægsloven om Lynetteholm og implementeringsredegørelsens intentioner om at bevare Margretheholms Havn reelt?

Og sidst men ikke mindst hvordan vil de bådejere som har plads i Margretheholms havn blive kompenseret, såfremt de skal flytte, men ikke kan økonomisk (hvis ikke de skitserede 30% af de nuværende bådejere vil flytte)?

Ud over ovenstående rejser ovenstående med de allerede eksisterende 600 pladser i Svanemølleområdet om der reelt er brug for en ny marina i et ikke muligt sejladsområde?

Hvorfor skal der satset på en tunnel løsning, - en bevarelse af det nuværende vandareal og de rekreative områder?

Det skal der helt enkelt fordi området på den måde vil opfylde kriterierne i planloven, i Københavns Kommunes strategi og i eksisterende lokalplan dvs. område III.

Kunne området se anderledes ud selv med en metro?

Ja, hvis der tænkes i helheder og på sigt – Mærsk havde et godt bud på det i deres høringssvar til Idefasen i slut 2022[13] som ikke ødelægger et allerede eksisterende og velfungerende område.

[13] https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/hoeringssvar_-metrolonje_m5_-_idefasehoering_for_miljoevurdering_-_maersk.pdf



I forhold til kultur og natur rejser Miljøkonsekvensvurderingen en række udfordringer

Vegetationen i de grønne arealer, som påvirkes af areal inddragelse og anlægsarbejde, består primært af almindelige plantearter og arealer domineret af plantede kulturarter. Med hensyn til flagermus vil de træer, som er registreret som levested for flagermus, skulle fældes for at etablere højbanen

Hvordan skal Flagermusene finde nye steder når træerne fældes - der er umiddelbart ikke andre træer end poplerne?

Hvordan skal den urørte natur tilrettelægges når den bliver inddraget til byggeplads?

Hvordan skal det nuværende vandområde erstattes når der til stadighed inddrages flere og flere vandarealer ex. i forbindelse med anlæg af Lynetteholm?

Når den spontane natur på Prøvestenen påvirkes af såvel byggeri, etablering af afkørsel fra Østlig Ringvej og etablering af marina hvor påtænkes et nyt naturområde etableret?

Området omkring Prøvestenen og overfor Prøvestenen dvs. Saltholms nordlige del rummer en del sæler. Disse sæler og deres ynglepladser er allerede stærkt begrænset både i kraft af byggestøj og inddragelse af havområder. Hvor skal disse sæler "flytte" hen i anlægsperioden?

Når Lynetteholm er færdigetableret og bebygget, som beskrevet af Frank Jensen og Lars Løkke, lukker bebyggelsen for blikket ind over København fra søvejen. Der er således kun en linje tilbage set fra øst – indsejlingen ud for Margretheholms Havn.

Hvordan skal linjen fra vandet og ind over Margretheholm, Kastellet og ind til det indre København fortsat bevares ved etableringen af en højbane?

Hvordan sikres det maritime miljø i og omkring Københavns Havn når det maritime fortrænges på såvel Margretheholm, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen? Hvilke planer indgår i den overordnede planlægning?

Med venlig hilsen

Airo Bjarking, Lektor i Socialt Arbejde, MIL

Nuværende medlem og tidligere Formand for Sejlklubben Lynetten.

Bilag 1.



B&H's projekt. Modtagecenter for jord er midt og øverst i billedet (trekantet grønt område).



Hasløv & Kjærsgaards skitseforslag til forskydning af havnen mod øst.
Placering af modtagecenter for jord er uændret – adskilt fra havneområdet/P-plads af et beplantet bælte .

Svar til: Høring 64791 af: Jesper Wøldike Brandt

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
603

INDSENDT AF
Jesper Wøldike Brandt

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 118

HØRINGSSVAR

En fremtidssikret metro i tunnel for at bevare områdets natur og maritime identitet

Vi er fortaler for planerne om at udvide Københavns metronet til Refshaleøen, Kløvermarken og Margretheholmen, men understreger, at en metrolinje i tunnel er den eneste bæredygtige løsning, der tager hensyn til områdets særlige kvaliteter. En højbane vil få alvorlige konsekvenser for både lokalmiljøet og de rekreative samt maritime områder, der gør området attraktivt.

Området omkring Margretheholms havn har et særligt kendetegn i sit tætte forhold til vandet og naturen. Havnens maritime miljø er en vigtig del af den lokale identitet og livsstil. Etableringen af en højbane ville skabe en permanent barriere, der ikke kun visuelt forringer havnen, men også risikerer at afskære adgangen til dette rige maritime miljø. Det ville skabe støj- og forureningsmæssige forstyrrelser, som vil undergrave havnens nuværende rolle som samlingspunkt for sejlsport, fritidsaktiviteter og rolig livskvalitet.

De omkringliggende grønne områder fungerer som uundværlige rekreative rum for beboere og besøgende. I en by som København, hvor presset på fællesarealer er stigende, skal vi værne om disse steder, hvor mennesker kan finde ro og rekreation tæt på byen. En højbane vil ødelægge landskabets harmoni og afbryde den sammenhæng mellem by og natur, som er så afgørende for områdets karakter.

En tunnelmetro vil kunne opretholde denne balance, idet den tilbyder en transportløsning, der forbliver usynlig og respekterer områdets fysiske og æstetiske integritet. Derudover skal vi huske på den biologiske mangfoldighed, der præger området omkring Margretheholmen og voldanlægget ved Minebådsgraven. De naturlige omgivelser, både de grønne og de blå, udgør vigtige levesteder for en bred vifte af planter og dyreliv.

Etableringen af en højbane vil forstyrre disse økosystemer og risikerer at påføre uoprettelig skade på både flora og fauna. At vælge en tunnel er ikke blot en transportmæssig beslutning, men også et valg om at beskytte og bevare den biodiversitet, der gør dette område unikt.

Det er vigtigt at tænke langsigtet, når vi taler byudvikling og transport. København har i årevis haft

succes med at udvikle et metronet, der forbedrer mobiliteten uden at skabe unødige forstyrrelser i det urbane og naturlige miljø. At vælge en højbane vil være en radikal ændring af denne tilgang og medføre store ulemper for beboere og brugere af området i både anlægsfasen og den daglige drift. En 8-9 år lang anlægsperiode med en højbane vil skabe vedvarende støj- og miljømæssige forstyrrelser, som i højere grad vil kunne undgås ved at føre metroen under jorden.

Derfor opfordrer vi kraftigt til, at man vælger en metroløsning i tunnel, som vil sikre områdets fremtid som en grøn og maritim perle i København. Med en tunnelmetro kan vi skabe en by, der hænger bedre sammen, uden at vi ofrer de elementer, der gør Margretheholms havn og de omkringliggende områder så særlige. Dette valg vil ikke blot gavne de nuværende beboere og brugere, men også fremtidige generationer, der vil kunne nyde disse naturskønne omgivelser i harmoni med byens udvikling.

Mette & Jesper Wøldike Brandt

Luftmarinegade 118

1432 København K

Svar til: Høring 64791 af: Prøvestens allé 5

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
602

INDSENDT AF
Prøvestens allé 5

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Prøvestens allé 5

BY
København s

POSTNR.
2300

ADRESSE
prøvestens alle 5

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Metro linje m5

Høringsmaterialet er ikke særlig præcist i forhold til den konkrete linjeføring. Vi kan se på de uddelte tegninger, at sporene føres ind under flere huse i vores grundejerforening. Der er et stort behov for at få tydeliggjort præcist, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er, og i hvilken dybde de vil blive anlagt. Denne præcision er afgørende for at forstå, hvordan linjeføringen eksplicit vil påvirke vores ejendomme. Der er eksempelvis stor forskel på, hvor i rapporten det angives at linjeføring og derved tunnelsporerne skal føres. Ydermere har vi nu fået vist en 3. tegning, der angiver placering af tunnelrørene, der nu placeres lige under vores ejendom.

Vi vil derfor stærkt opfordre til, at linjeføringen og dens tekniske parametre beskrives langt mere præcist og detaljeret, så vi berørte beboere, har mulighed for at vurdere de reelle konsekvenser for vores ejendomme. Det vil ligeledes give mulighed for at komme med en mere gennemarbejdet indsigelse mod at man vælger at føre tunnelrør under beboelse frem for en placering uden beboelse.

Støj og Vibrationer

Hele afsnittet om støj er meget overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert. Der benyttes forskellige tekniske begreber om støj, der er svære at afkode. Fx er nogle gennemsnitstal over en periode, mens andre (måske) er maksimale peak værdier?

Afsnittet handler meget om, at der kommer overskridelser og gives kompensation. Grundlæggende

bør der udformes et supplement, som langt mere klart beskriver, hvor meget støj vores medlemmer kan forvente at udsættes for og hvor ofte og hvor længe.

Rapporten er for vag om hvilke regler Metroselskabet vil følge og dermed er det meget uklart, hvilke støjgener vores medlemmer vil opleve fra byggepladsen. Vi forventer at man overholder Københavns Kommunes aktuelle regler for støj på byggepladsen og i det offentlige rum og at der under ingen omstændigheder vil der være støjende arbejde om natten og i weekenden.

Grænseværdier

I rapporten antager at der ved Lergravsparken må forventes grænseværdier på 70 dB(A) om dagen og 60 om aftenen.

Men det er gennemsnitstal over en vis periode og dækker dermed over, at indimellem vil støjen være højere (LAeq-værdien svinger op og ned). Det er illustreret i Figur 7.1.

Er der en maksimal værdi for, hvor høj Laeq må være i dag- og aftenperioder?

Kommer der krav om, at støjen på intet tidspunkt må overstige en bestemt dB – altså en øvre grænse for lyd trykket?

På Fig 7.1 er anført, at de røde streger viser "gældende grænseværdier for de viste døgnperioder". I dagtimerne 79 dB (og ikke 70 dB). Aften- og natværdierne er 70 dB (og ikke 40). Det giver anledning til forvirring og bør berigtiges og/eller præciseres.

Skal det forstås således, at de røde streger angiver et højest maksimalt lyd tryk som ikke må overskrides på minut-basis, eller?

Fig 7.1 siges at være "faktisk støjmåling fra arbejdet ved Cityringen." Det er ikke klart for hvilken periode i anlægsfasen målingen gælder, og data tyder på, at det kun er en dags måling for en enkelt byggeplads. Hvor meget støj var der faktisk ved Cityringen? Hvor ofte blev grænserne overskredet? Rapporten bør inkludere historiske tal om støjgener fra Cityringen.

Umiddelbart er det ikke muligt at se, embedslægens bekymringer omkring metroen er medtaget og hvorvidt der er taget højde for dette i denne rapport. Det angives heller ikke her, om der kommer til at være faste støj rammer eller om man /KK og Metro selskabet bare kan hæve de forskellige værdier så man på denne måde ikke laver en overskridelse.

Proces ved overskridelser

Det fremgår ingen steder i det viste materiale, om berørte beboere har mulighed for at klage over støj mm. i tilfælde af grænserne overskrides. Vi formoder, at det med anlægsloven bestemmes, at det kan man ikke. I stedet udbetales kompensation når det sker. Det er uklart om det er kompensation man skal søge om, fordi man mener præmisserne herfor har været til stede? -

På side 184 anføres, at "Det forventes at støjen i anlægsfasen for M5 vil blive reguleret på samme måde som støjen fra byggeriet af Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen, der blev reguleret efter Byggepladsbekendtgørelsen. Men igen, hvad for nogle af værdierne vil der blive anvendt? Til de møder, vi har deltaget i, bliver der snakket om, at bygherrene fx vil få en bod hvis de ikke overholder deres kontrakter. Et eksempel kunne være, at en lastbil kører ned ad den privat fællesvej, vi bor på hvis vejen skades og der bliver tabt en masse jord, her vil det være mig som ejer

af vejstykket, som skal betale for de skader, der sker samt skal stå for oprydningen. Her vil det være rimeligt at fastsætte regler, det samme gælder brud her vil bygherrerne ligeledes beholde kompensation og så skal borgerne bare leve med det?

Drift gener.

Det vil være rimeligt og ordentligt, at vi som borgere får en garanti for en max støj samt en vibration grænse, vi skal leve med i fremtiden. Der bør være nogle værdier som til eksempel embedslægen kan vurdere som er max værdi. I tilfælde af utilsigtede ulemper må en følge være, at der bliver gravet en dybere linjeføring som i det indre København. Det bør ikke være et problem for Københavns kommune og metroselskabet at give garantier for, at der i fremtiden ikke vil blive uudholdelige ulemper for beboerne. Man må gå ud fra at bygherrerne stoler på den miljøvurdering, som de selv har udarbejdet. Et sådant løfte vil give de mange berørte borgere en følelse af at blive taget seriøst selv om vi bor på amager øst og ikke ved Marmorkirken.

Vi mener det er rimeligt, at vi berørte borgere kan få garantier for, at man som borger i København, har bolig som vi selv ejer, får en garanti for, at vi ikke bliver syge i fremtiden på grund af ulemperne med anlæggelse samt driften af den ønskede linjeføring af den nye metro under vores huse og vej.

Argumentet for at man ikke ønsker at anlægge dybt kan lede til tanken, at man i dette projekt prøver at anvende greenwashing ved at argumentere for, projektet angiver at være så ”grøn som mulig”. Ved at anlægge metroen så tæt på overfladen giver byggeriet sikkert umiddelbart indtryk af at være mere økonomiske bæredygtigt. Hvis man ser på den angivne placering af metroen med kun en mindre afstand op til huse hvor der bor børnefamilier, huse der for en dels vedkommende er bygget år ca. 1900 og er delvis bevaringsværdige, er det stærkt bekymrende. Det er private fældes veje, som er klimaveje, som i øvrigt bliver vist frem af Københavns kommunen viser som gode løsninger . I projektet er ligeledes angivet en linjeføring mellem 2 skoler hvor børn undervises, det er vanskeligt at se hvilke bæredygtige argumenter der egentlig er reelle set i forhold til bæredygtigheds ret.

Om afgreningskammer

Ligesom GFØ, opfordrer vi til at evt. afgreningskammer ikke placeres ved Lergravsparken af samme grunde, som deres høringssvar beskriver.

Svar til: Høring 64791 af: christoffer harboe

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
601

INDSENDT AF
christoffer harboe

BY
København s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens alle 5,st

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Metro linje m5

Vedr. linjeføringen

Høringsmaterialet er ikke særlig præcist i forhold til den konkrete linjeføring. Vi kan se på de uddelte tegninger, at sporene føres ind under flere huse i vores grundejerforening. Der er et stort behov for at få tydeliggjort præcist, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er, og i hvilken dybde de vil blive anlagt. Denne præcision er afgørende for at forstå, hvordan linjeføringen eksplicit vil påvirke vores ejendomme. Der er eksempelvis stor forskel på, hvor i rapporten det angives at linjeføring og derved tunnelsporerne skal føres. Ydermere har vi nu fået vist en 3. tegning, der angiver placering af tunnelrørene, der nu placeres lige under vores ejendom.

Vi vil derfor stærkt opfordre til, at linjeføringen og dens tekniske parametre beskrives langt mere præcist og detaljeret, så vi berørte beboere, har mulighed for at vurdere de reelle konsekvenser for vores ejendomme. Det vil ligeledes give mulighed for at komme med en mere gennemarbejdet indsigelse mod at man vælger at føre tunnelrør under beboelse frem for en placering uden beboelse.

Støj og Vibrationer

Hele afsnittet om støj er meget overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert. Der benyttes forskellige tekniske begreber om støj, der er svære at afkode. Fx er nogle gennemsnitstal over en periode, mens andre (måske) er maksimale peak værdier?

Afsnittet handler meget om, at der kommer overskridelser og gives kompensation. Grundlæggende bør der udformes et supplement, som langt mere klart beskriver, hvor meget støj vores medlemmer kan forvente at udsættes for og hvor ofte og hvor længe.

Rapporten er for vag om hvilke regler Metroselskabet vil følge og dermed er det meget uklart, hvilke støjgener vores medlemmer vil opleve fra byggepladsen. Vi forventer at man overholder Københavns Kommunes aktuelle regler for støj på byggepladsen og i det offentlige rum og at der under ingen omstændigheder vil der være støjende arbejde om natten og i weekenden.

Grænseværdier

I rapporten antager at der ved Lergravsparken må forventes grænseværdier på 70 dB(A) om dagen og 60 om aftenen.

Men det er gennemsnitstal over en vis periode og dækker dermed over, at indimellem vil støjen være højere (LAeq-værdien svinger op og ned). Det er illustreret i Figur 7.1.

Er der en maksimal værdi for, hvor høj Laeq må være i dag- og aftenperioder?

Kommer der krav om, at støjen på intet tidspunkt må overstige en bestemt dB – altså en øvre grænse for lyd trykket?

På Fig 7.1 er anført, at de røde streger viser "gældende grænseværdier for de viste døgnperioder". I dagtimerne 79 dB (og ikke 70 dB). Aften- og natværdierne er 70 dB (og ikke 40). Det giver anledning til forvirring og bør berigtiges og/eller præciseres.

Skal det forstås således, at de røde streger angiver et højest maksimalt lyd tryk som ikke må overskrides på minut-basis, eller?

Fig 7.1 siges at være "faktisk støjmåling fra arbejdet ved Cityringen." Det er ikke klart for hvilken periode i anlægsfasen målingen gælder, og data tyder på, at det kun er en dags måling for en enkelt byggeplads. Hvor meget støj var der faktisk ved Cityringen? Hvor ofte blev grænserne overskredet? Rapporten bør inkludere historiske tal om støjgener fra Cityringen.

Umiddelbart er det ikke muligt at se, embedslægens bekymringer omkring metroen er medtaget og hvorvidt der er taget højde for dette i denne rapport. Det angives heller ikke her, om der kommer til at være faste støj rammer eller om man /KK og Metro selskabet bare kan hæve de forskellige værdier så man på denne måde ikke laver en overskridelse.

Proces ved overskridelser

Det fremgår ingen steder i det viste materiale, om berørte beboere har mulighed for at klage over støj mm. i tilfælde af grænserne overskrides. Vi formoder, at det med anlægsloven bestemmes, at det kan man ikke. I stedet udbetales kompensation når det sker. Det er uklart om det er kompensation man skal søge om, fordi man mener præmisserne herfor har været til stede? -

På side 184 anføres, at "Det forventes at støjen i anlægsfasen for M5 vil blive reguleret på samme måde som støjen fra byggeriet af Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen, der blev reguleret efter Byggepladsbekendtgørelsen. Men igen, hvad for nogle af værdierne vil der blive anvendt? Til de møder, vi har deltaget i, bliver der snakket om, at bygherrene fx vil få en bod hvis de ikke overholder deres kontrakter. Et eksempel kunne være, at en lastbil kører ned ad den privat fællesvej, vi bor på hvis vejen skades og der bliver tabt en masse jord, her vil det være mig som ejer af vejstykket, som skal betale for de skader, der sker samt skal stå for oprydningen. Her vil det være rimeligt at fastsætte regler, det samme gælder brud her vil bygherrerne ligeledes beholde

kompensation og så skal borgerne bare leve med det?

Drift gener.

Det vil være rimeligt og ordentligt, at vi som borgere får en garanti for en max støj samt en vibration grænse, vi skal leve med i fremtiden. Der bør være nogle værdier som til eksempel embedslægen kan vurdere som er max værdi. I tilfælde af utilsigtede ulemper må en følge være, at der bliver gravet en dybere linjeføring som i det indre København. Det bør ikke være et problem for Københavns kommune og metroselskabet at give garantier for, at der i fremtiden ikke vil blive uudholdelige ulemper for beboerne. Man må gå ud fra at bygherrerne stoler på den miljøvurdering, som de selv har udarbejdet. Et sådant løfte vil give de mange berørte borgere en følelse af at blive taget seriøst selv om vi bor på amager øst og ikke ved Marmorkirken.

Vi mener det er rimeligt, at vi berørte borgere kan få garantier for, at man som borger i København, har bolig som vi selv ejer, får en garanti for, at vi ikke bliver syge i fremtiden på grund af ulemperne med anlæggelse samt driften af den ønskede linjeføring af den nye metro under vores huse og vej.

Argumentet for at man ikke ønsker at anlægge dybt kan lede til tanken, at man i dette projekt prøver at anvende greenwashing ved at argumentere for, projektet angiver at være så "grøn som mulig". Ved at anlægge metroen så tæt på overfladen giver byggeriet sikkert umiddelbart indtryk af at være mere økonomiske bæredygtigt. Hvis man ser på den angivne placering af metroen med kun en mindre afstand op til huse hvor der bor børnefamilier, huse der for en dels vedkommende er bygget år ca. 1900 og er delvis bevaringsværdige, er det stærkt bekymrende. Det er private fældes veje, som er klimaveje, som i øvrigt bliver vist frem af Københavns kommunen viser som gode løsninger . I projektet er ligeledes angivet en linjeføring mellem 2 skoler hvor børn undervises, det er vanskeligt at se hvilke bæredygtige argumenter der egentlig er reelle set i forhold til bæredygtigheds ret.

Om afgreningskammer

Ligesom GFØ, opfordrer vi til at evt. afgreningskammer ikke placeres ved Lergravsparken af samme grunde, som deres høringssvar beskriver.

Svar til: Høring 64791 af: Alexander Karl Lehmann

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
600

INDSENDT AF
Alexander Karl Lehmann

BY
København

POSTNR.
2300

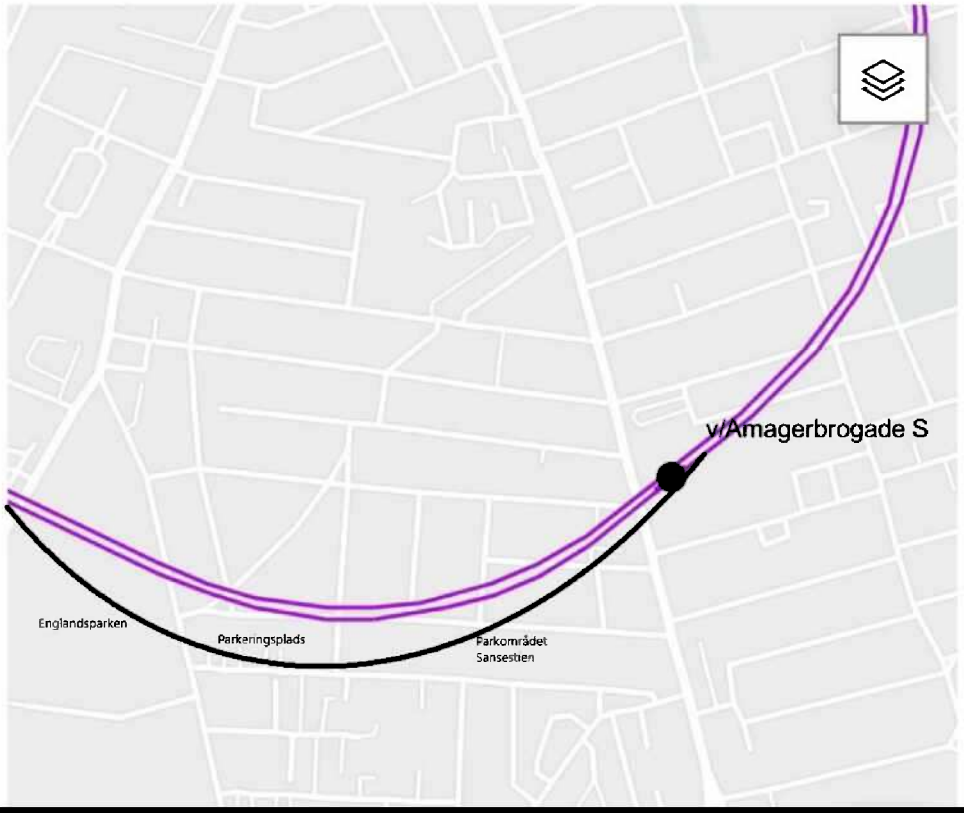
ADRESSE
Ingolfs Allé 42

HØRINGSSVAR

Vi finder det bekymrende at man i MKV for M5 ikke med større sikkerhed, kan afvise at den planlagte linjeføringen kan medfører betydelig støjgener i de områder metroen løber under. At man vil placere tunnelrørerne tættere på overfladen end man tidligere har gjort og dermed en øget risiko for skader på bygninger i anlægsfasen og støj og vibrationer i driftsfasen er for risikofyldt. Det kan have store implikationer på berørte borgers generelle sundhed hvis man både mærker og hører togene. Det er et ønske at man forsøger at lægge linjeføringen så hvidt muligt under terræn hvor der ikke er bebyggelse. For arealet mellem Irlandsvej og Amagerbrogade kan man med fordel placere linjen under det grønne område (Sansestien). Se vedhæftet tegning.

MATERIALE:
m5.pdf

m5.pdf


v/Amagerbrogade S
Englandsparken
Parkeringsplads
Parkområdet
Sansestien

Svar til: Høring 64791 af: Susanne Christensen og Kurt H. Larsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
599

INDSENDT AF
Susanne Christensen og Kurt H. Larsen

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 11, 1. sal

HØRINGSSVAR

Min primære bekymring går på, at man vil lægge metroen under gamle sårbare villakvarterer, selv om der er dårlige erfaringer fra tilsvarende kvarterer fx ved Olufsvej på Østerbro. Jeg er både bekymret over planerne for linjeføringen og over, at man kan lave dem uden at tage ved lære af tidligere dårlige valg.

Jeg savner gode argumenter for, hvorfor metroen skal ligge væsentligt højere end andre steder. - Jeg forstår naturligvis, at der skal tages økonomiske hensyn, men det er manglende hensyn til borgerne og vores fælles historie som københavnere at lægge den så få meter under terræn i et bevaringsværdigt, historisk område, hvor der er særdeles lerholdig jord. - Den lerholdige jord betyder, at vibrationerne forplanter sig meget let, hvilket forstærker både lydgener og skader på bygningerne. - Jeg undrer mig særligt, fordi man ved at rykke linjeføringen ganske få meter kan føre den under Kastrupvej.

Med bekymret hilsen,

Susanne Christensen og Kurt H. Larsen

Svar til: Høring 64791 af: lars bisgaard

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
598

INDSENDT AF
lars bisgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Villabyerne GF Dyveke og Gimle

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Vatnavej, 24

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. metrolinjen M5

I grundejerforeningerne Villabyen Dyveke og Gimle er vi yderst bekymrede ved udsigten til at opleve utålelig støj og vibrationer fra metroen, når metroen tages i drift. Denne bekymring er primært begrundet i de mange hundrede klager Metroselskabet siden december 2019 har modtaget vedr. støj vedr. Cityringen M4, og de tilhørende målinger, der dokumenterer beboernes klager.

Bekymringen handler især om, at M5 placeres meget tættere på de overliggende boliger - generelt i en dybde af kun 12 meter i modsætning til de øvrige metrolinjers 18 til 25 meter. Alt andet lige vil dette øge den støj og de vibrationer, der vil opleves og kunne måles i boligerne.

Desuden vil støjen ved passage af metrotog, og de reelle gener beboerne udsættes for ift. hvad der er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabelt, forventes at være højere for M5 end ved Cityringen, da målereferencen, baggrundsstøjen, i parcelhusområder er lavere end i mere tætbefolkede områder.

I miljøundersøgelsen kan man læse, at vibrationer er størst ved kurver (selv hvis man bruger nogle lav-vibrationsskinner) - og forløbet under vores kvarter er jo netop en kurve.

Vi er også bekymrede for om husene i vores grundejerforeninger kan holde til vibrationerne – stort set alle huse er mellem 80-125 år gamle.

Vi vil gerne vide hvilke grænseværdier for komfortvibrationer og for strukturlyd metroselskabet opererer med for M5.

Vi anbefaler følgende ændringer i planerne for M5:

- Tunneller og stationer bør placeres dybere
- Der bør benyttes flere og bedre støjdæmpende metoder end ved de eksisterende Metrolinjer

(f.eks. er den nye metrolinje i Sydney forsynet med særligt støj- og vibrationsdæmpende skinner på strækninger, hvor tunnellerne er tættere på overfladen).

- Linjeføringen bør justeres, så den i højere grad ligger under ubeboede arealer, f.eks. parker, end under boliger (se vedlagte eksempel)

På vegne af bestyrelserne i grundejerforeningerne Gimle og Villabyen Dyveke i Sundbyvester,

Frederik Simonsen

Thingvalla Allé 4, st. 2300

E-mail: fsvenning@gmail.com

Lars Bisgaard

Vatnavej 24. 2300

E-mail: forperson@gfdyveke.dk

Svar til: Høring 64791 af: Mie og Eva Engelbrekt Rosengreen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
597

INDSENDT AF
Mie og Eva Engelbrekt Rosengreen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 7.tv

HØRINGSSVAR
Sendt af Copilot:
Kære byplanlæggere,

Vi hedder Mie og Eva, og vi er henholdsvis 13 og 12 år gamle. Vi vil gerne dele vores bekymringer om den nye metrolinje M5.

Vi er meget kede af, hvis vi skal lytte til en metro døgnet rundt, da vores værelser vender ud mod metroens placering. Det vil være svært at sove og koncentrere sig med den konstante støj. Desuden synes vi, at metroen er grim og grå og slet ikke ser hyggelig ud i vores grønne område. Vi mener, at metroen skal være under jorden, hvor vi bor, og ikke suse forbi vores vinduer.

Metroens placering vil også ødelægge vores havn, hvor vi bader om sommeren. Vi elsker at lege og spille fodbold, men ingen har lyst til at spille bold under en højbane, hvor vi kan komme til at kaste en bold på metroen. Det er også synd for alle os, der får ødelagt vores udsigt. Det er også synd for alle hundene, der elsker at lege på vores grønne område.

Lynetten havn er også et dejligt sted, og den skal ikke ødelægges. Margretheholmen er et rart sted at bo, og det skal det blive ved med at være.

Vi håber, I vil tage vores bekymringer alvorligt og overveje at ændre planerne for metrolinjen.

Med venlig hilsen

Mie og Eva

Svar til: Høring 64791 af: Egon Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
596

INDSENDT AF
Egon Christensen

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 11, st.

HØRINGSSVAR

Jeg er meget bekymret over den linjeføring og den dybde, der er valgt syd for Lergravsparkens station.

Jeg har boet i et mere end 100 år gammelt hus på Luganovej i 54 år. Det er smukke huse med gammeldags fundamenter, der betyder, at de rent byggeteknisk ikke er gearet til at have en metro ført få meter under kælderen. - Og jeg kan ikke sætte mig ind i ræsonnementet bag, at man foreslår en linjeføring, der vil medføre skader på de bevaringsværdig, men utidssvarende huse og støjgener.

I undren,

Egon Christensen

Svar til: Høring 64791 af: Zsolt Kozma

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
595

INDSENDT AF
Zsolt Kozma

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68

HØRINGSSVAR

As a resident of Margretheholm, I am submitting my feedback regarding the proposed Metro Line M5. While I support expanding the city's public transportation network, I have significant concerns about the proposal to construct an elevated track through our neighborhood. I believe that constructing the metro underground is essential to preserving Margretheholm's unique character, ensuring the long-term livability of the area, and aligning with Copenhagen's sustainability goals.

Impact on Neighborhood Character and Community Cohesion
Margretheholm is known for its quiet, residential feel, offering a mix of green spaces and waterfront views that are rare in such proximity to the city center. Many of us chose to live here precisely because of this unique blend of tranquility and urban access. Building an elevated metro would drastically alter the character of the neighborhood, introducing a massive infrastructure project that disrupts this peaceful environment. An elevated track towering over our streets and parks would effectively split the community in half, leading to both physical and social fragmentation. Green spaces and public areas, where residents regularly gather for leisure, would be sacrificed, fundamentally changing the way we interact with the neighborhood.

Prioritizing Long-Term Solutions Over Short-Term Cost-Cutting
While I understand that the elevated option may initially appear to be more cost-effective, I would urge decision-makers to consider the broader, long-term impacts. Saving money today could come at a high price for future generations. Margretheholm is rapidly developing, with new housing, schools, and public services already in the pipeline. The population is growing, and the demand for quiet, accessible public spaces will only increase. By opting for an underground tunnel, the city would be making an investment in the future quality of life for both current and future residents. It is a more forward-thinking, sustainable solution that prioritizes long-term urban planning over short-term budget constraints.

Protecting Public Health and Well-Being
The health and well-being of residents must also be central to this decision. Elevated metro lines are notoriously noisy, with the sound of passing trains disrupting everyday life. For those of us living close to the proposed track, this constant noise would have a lasting negative impact on our mental and physical well-being. Children, the elderly, and individuals with conditions that make them sensitive to

noise would suffer the most. Additionally, the vibration from trains could cause further discomfort and potentially even damage to nearby structures. An underground solution would greatly reduce these harmful effects, allowing for the metro to operate efficiently without jeopardizing the health and well-being of the people who live here.

Environmental and Biodiversity Considerations
Margretheholm is not just home to people, but also to important natural habitats. The construction of an elevated metro would disrupt local biodiversity, especially in the green spaces that support various plant and animal species. While some may argue that these green areas can be restored post-construction, it is difficult, if not impossible, to recreate the delicate balance of these ecosystems once they have been disturbed. Local wildlife, including birds and small mammals, may not return. Furthermore, the elevated structure would remove valuable green space, which provides not only environmental benefits but also psychological benefits to residents. Keeping the metro underground would help protect these green spaces and maintain the neighborhood's environmental integrity.

Metro as a Key to a Livable City
A metro system is more than just a means of transportation; it's a vital component of creating a livable city. Cities known for their effective metro systems—like Paris and Tokyo—have placed their metro lines underground to ensure that they don't intrude on public spaces. This approach maintains the beauty and functionality of the city's surface while allowing for efficient transportation below. Copenhagen has the opportunity to follow this model and be recognized as a leader in both urban sustainability and quality of life. An elevated metro, on the other hand, would symbolize a retreat from these values, compromising on both livability and the city's progressive urban identity.

Conclusion
Building the Metro Line M5 underground is not just about preserving the aesthetics of Margretheholm—it's about protecting the well-being of its residents, ensuring long-term urban sustainability, and aligning with Copenhagen's reputation as a green, livable city. An elevated metro would disrupt daily life, divide the community, and cause irreversible environmental harm. I urge you to prioritize a tunnel solution, which offers a better balance between infrastructure development and the quality of life for those who live and work here.

Sincerely,
Zsolt

Svar til: Høring 64791 af: Ulrik P. Schmidt

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
594

INDSENDT AF
Ulrik P. Schmidt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Metrolinje M5 - krav om tunnelløsning på Margretheholm

Til Københavns Kommune og Metroselskabet,

Jeg skriver dette høringssvar som beboer på Margretheholm for at udtrykke min dybe bekymring over den foreslåede højbaneløsning for metrolinje M5. Margretheholm er et unikt område, hvor grønne områder, havnemiljø og bynærhed skaber et fantastisk miljø for både beboere og besøgende. Vi anerkender, at metroen er nødvendig for Københavns udvikling som en bæredygtig og fremtidssikret hovedstad, men vi mener samtidig, at en underjordisk tunnelløsning er den eneste forsvarlige vej frem.

Ødelæggelse af rekreative og grønne områder
Margretheholm er hjemsted for et af de få store, grønne områder, der gør København attraktiv for både børnefamilier, par, ældre og individer, der søger frirum og rolige omgivelser. Området bliver dagligt brugt til aktiviteter som leg, fodboldtræning for den lokale fodboldklub, polterabend-arrangementer, solbadning, sauna gus, bål, hulebygning og sportsaktiviteter som løb og yoga. Det er en oase midt i byen, hvor mennesker i alle aldre kan udfolde sig. En højbaneløsning vil ikke alene føre til en opsplitning af byrum, men også ødelægge den unikke sammenhæng mellem de grønne områder og lystbådehavnen.

Ødelæggelse af unikke naturhabitater og beskyttede arter
Margretheholm og de omkringliggende områder er hjemsted for flere unikke naturhabitater, der understøtter en rig fauna, herunder flagermus, som er en fredet art. Selvom der måtte være planer om at genopbygge dele af naturen efter anlæggelsen af en højbane, kan man ikke garantere, at de arter, som lever her i dag, vil vende tilbage. Skaderne på naturen og dyrelivet vil være uoprettelige, og det vil tage mange år for den naturlige vegetation, såsom større træer, at genopbygges. Denne forstyrrelse af naturens fred vil have varige konsekvenser for biodiversiteten i området og vil ødelægge en natur, som mange af os sætter stor pris på.

Støj og visuel forurening
Den konstante støj fra en højbane vil være ødelæggende for beboernes dagligdag, og de høje

metrobaner vil skæmme udsigten og skabe en visuel barriere. Dette vil ikke alene påvirke livskvaliteten for de omkringliggende beboere, men også reducere områdets værdi som et attraktivt sted for fremtidige generationer. Erfaringer fra andre byer, som Berlin, viser, hvordan dårlige valg i infrastruktur kan føre til vedvarende støjproblemer.

Bevaring af Margretheholms Lystbådehavn
Margretheholms Havn er en unik del af Københavns historie og en perle, der ikke kan erstattes. En højbaneløsning vil dele havnen i to, og meget af havnen vil forsvinde. Havnen er ikke kun en funktionel havn, men et centralt rekreativt område for beboere og sejlere. At skade dette område vil være en uoprettelig fejltagelse.

Flere beboere og behov for rolige omgivelser
Det er vigtigt at bemærke, at der i de kommende år vil blive opført både en ny daginstitution og et botilbud for borgere med autismespektrumforstyrrelser. Disse projekter vil øge befolkningen i området, herunder mange børn, der har brug for gode og sikre udearealer. Desuden vil autisterne i botilbuddet have behov for rolige og stabile omgivelser, hvor en højbane vil være både støjende og forstyrrende for deres hverdag.

Miljø og klimahensyn
Selvom der kan argumenteres for, at en højbane vil have et lavere CO2-aftryk under anlægsfasen, er forskellen i udledning mellem en højbane og en tunnel minimal i forhold til de samlede miljøpåvirkninger. En underjordisk løsning vil bevare de grønne områder, der er afgørende for både det lokale miljø og for Københavns langsigtede klimastrategi.

Metro hører per definition under jorden
Metro betyder undergrundsbane, og i byer som London, Paris og Stockholm har man allerede for længst anlagt deres metrolinjer under jorden. København bør som en moderne, visionær by følge samme princip. At anlægge en højbane i byområder som Margretheholm er uambitiøst, kortsigtet og ødelæggende. Når vi bygger for fremtiden, bør en tunnelløsning være det eneste rigtige valg, både for at sikre byens udvikling og bevare de grønne områder og rekreative faciliteter.

Konklusion
Det er klart, at en tunnelløsning for metrolinje M5 er den eneste bæredygtige og langsigtede løsning for Margretheholm. En højbane vil medføre uoprettelige skader på områdets grønne arealer, rekreative frirum, havnemiljø samt forringe de nye faciliteter for børn og autister. Hvis København skal fremstå som en visionær og bæredygtig by, må en højbane ikke komme på tale i byområder. Jeg opfordrer derfor beslutningstagerne til at tage dette høringssvar alvorligt og vælge den løsning, der bedst balancerer behovet for transport med bevarelsen af Københavns unikke miljø og historie.

Pas godt på vores grønne bynatur – Metro under jorden!

Med venlig hilsen,

Ulrik P. Schmidt,
Beboer på Margretheholm

MATERIALE:
459613659 10159713453725916 7486077181610238282 n.jpg
459324250 10159713453785916 6762523162586364061 n.jpg

459613659_10159713453725916_7486077181610238282_n_0.jpg



459324250_10159713453785916_6762523162586364061_n_0.jpg



Svar til: Høring 64791 af: Donald McArthur

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
593

INDSENDT AF
Donald McArthur

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Kronprinsesse Sofies Vej 12B, 4.th

HØRINGSSVAR

Forslaget om en højbane i 2.-3. sals højde over Margretheholm Havn får alarmklokkerne til at bimle hos ethvert tænkende menneske. For det første er en højbane uegnet til et tæt bebygget område, for det andet betyder det, at lydgener spredes over et rigtigt stort område pga højden og desuden fordi, at trafiktætheden i ethvert metrosystem er ekstrem høj, og nærmest døgnet rundt. Hele pointen i metrosystemer er, at de muliggør at flytte et stort antal personer rundt i byen uden at belaste overfladetrafik og uden urimelig støj.

Vi (S/K Lynettens medlemmer) byggede i sin tid Margretheholm Havn, fordi ventetiden på en bådplads var ca. 25 år. Vi skabte en havn med dengang 800 bådpladser uden at Københavns Kommune og skatteyderne skulle til lommerne. I årene siden har S/K Lynetten, som har til huse i Margretheholm Havn, bidraget godt til kommunekassen. I dag fremstår havnen som et velholdt projekt i særklasse. Der er tale om Danmarks største selvbyggerhavn, og dens eksistens er på spil, såfremt man ikke nedgraver metroen.

Donald

Svar til: Høring 64791 af: Michael Stensbøl

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
592

INDSENDT AF
Michael Stensbøl

VIRKSOMHED / ORGANISATION
DGI Byen / Øksnehallen

BY
København V

POSTNR.
1704

ADRESSE
Tietgensgade 65

HØRINGSSVAR

Der henvises til vedhæftede høringssvar i sagen om det forestående metrobyggeri M5.

MATERIALE:
dgi byen hoeringssvar - metrobyggeri m5 - final - 25092024.pdf

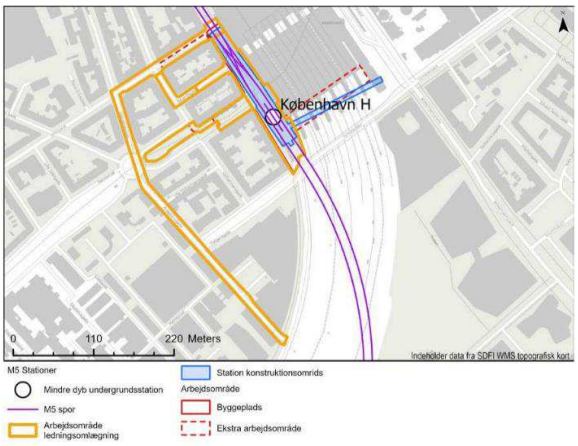
Københavns kommune
Rådhuset
1599 København V.

København, 25. september 2024

HØRINGSSVAR FRA FORENINGEN DGI BYEN

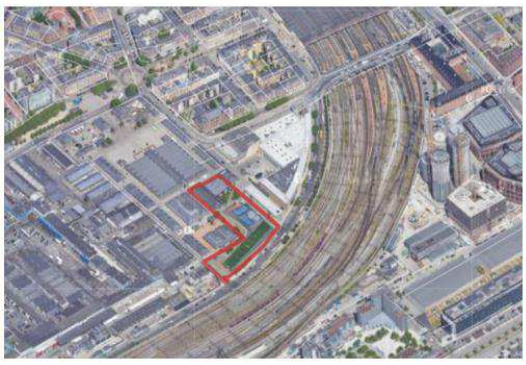
Københavns Kommune har den 1. august 2024 udsendt et høringsbrev vedr. offentlig høring af miljøkonsekvensvurdering og udkast til § 25 tilladelse til metrolinje M5, der forventes etableret som en kombination af tunnel (under jorden) og højbane (over jorden). Linjen skal køre fra København H til Østerport via Lynetteholm – eller (mindre sandsynlig) i en kort version fra Østerport til Lynetteholm.

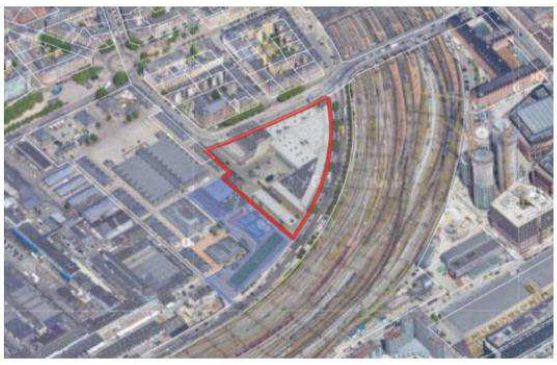
Følgende figur til højre (figur 4.76) fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Med blå markering er markeret den nye stations konstruktionsområds, og med lilla er markeret M5 spor. Med gul er markeret arbejdsområde vedrørende ledningsomlægning. Med rød linje og stiplet rød linje fremgår endvidere, hvor det forudsættes, at der skal være byggeplads samt ekstra arbejdsområde i forbindelse hermed.



Figur 4.76
Arbejdsområde for ledningsomlægninger ved København H.

Nedenfor fremgår to billedudsnit af ejendomme, som DGI Byen ejer og/eller driver erhverv i. Det fremgår således, at de planlagte arbejder ligger meget tæt op ad og går gennem DGI Byens matrikler.





DGI Byen hilser mere kollektiv transport velkomment, fordi det binder byen bedre sammen og skaber mulighed for, at besøgende kan komme eksempelvis nemt til Hovedbanegården og DGI Byens nærliggende faciliteter.

Den planlagte anlægsperiode medfører imidlertid også en række bekymringer for DGI Byen, som vil blive uddybet nedenfor.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der ved København H vil være en del ledningsomlægninger, der rækker ud over selve metrobyggepladsen. Der er blandt andet tale om alle typer af ledninger gas, vand, teleledninger, elkabler, fjernvarme og kloak. Den største omlægning er af en Ø1600 mm kloakledning på en 570 m strækning af Istedgade, Helgolandsgade og Kvægtorvsgade, hvor sidstnævnte går igennem DGI Byens område.

Denne omlægning skønnes ifølge miljøkonsekvensrapporten at vare 2,5 år. Varigheden af de øvrige ledningsomlægninger vil samlet set være ca. 12 måneder, og disse vil kunne foregå samtidig med omlægningen af den store kloakledning.

Ifølge miljøkonsekvensrapporten har HOFOR på baggrund af hydrauliske beregninger meddelt, at det ikke er nødvendigt at opgradere ledningen igennem DGI Byen. Det betyder, at det ikke bliver nødvendigt at nedrive hotellobbyen, men at der kan ske anlægsarbejder **indenfor** DGI Byens område, hvilket naturligvis er til stor gene for DGI Byen.

Ved metrobyggeriet og ved nødvendige ledningsomlægninger vil der være perioder med betydelig ekstra lastbiltrafik, nedlæggelse af parkeringspladser for både biler og cykler, midlertidige vejlukninger, ensretninger og hastighedsnedsættelser. Hertil kommer forventeligt også store støjgener under byggeriet. Da der er tale om forholdsvis lange anlægsperioder, vurderes den trafikale påvirkning at være stor. Etableringen af metrolinjen M5 har store konsekvenser for DGI Byens forretning, herunder formodes det, at antallet af besøgende i DGI Byen kan falde endog betydeligt i anlægsperioden.

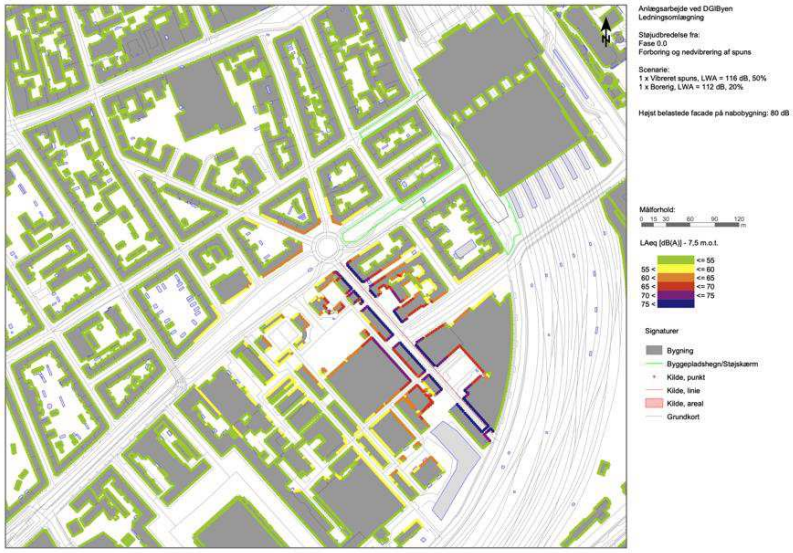
Tabel 6.14
Virkning på trafik i anlægsfase og driftsfase for byggepladserne.

Byggeplads	Anlægsfase	Driftsfase
Skakt i Vester Søgade	Moderat	Ingen
København H	Stor	Ingen
v/ Bryggebroen	Stor	Lille
DR Byen	Stor	Ingen
Skakt Røde Mellemvej	Moderat	Ingen
v/ Amagerbrogade Syd	Moderat	Ingen
Lergravsparken	Stor	Ingen
Afgreningskammer ved Lergravsparken	Stor	Ingen
Afgreningskammer i Jenagade	Moderat	Ingen
v/ Prags Boulevard Øst	Moderat	Ingen
v/ Refshaleøen	Lille	Ingen
Østerport	Stor	Lille
Skakt i Østre Anlæg	Stor	Ingen
v/ Lynetteholm Syd	Ikke vurderet	Ikke vurderet
v/ Lynetteholm Nord	Ikke vurderet	Ikke vurderet
KVC	Lille	Ingen

Trafikalt og støjmæssigt forudses anlægsarbejderne at have stor betydning. Det fremgår således af miljøkonsekvensrapportens tabel 6.14, at virkningen på trafik i anlægsfasen og driftsfase for byggepladserne vil være stor i området omkring København H.

DGI Byen driver både konferencecenter (CPH Conference m.v.) og et hotel (CPH Hotel), som ligeledes forventer et fald af både besøgende og overnattende gæster som følge af larm og forringede adgangsvilkår. Det er således vigtigt for DGI Byen, at der under hele anlægsperioden er farbare adgangsforhold til DGI Byens faciliteter, herunder til konferencecentret og hotellet. Nabokompensation bør således også gælde for hoteller og konferencecentre, som lever af at have både gæster i dagtimerne og overnattende gæster. Hotel- og konferencebranchen er således en støjfølsom branche, som bliver særligt ramt. Dette

Figur A1.3
Anlægsarbejde ved DGI Byen – Ledningsomlægning.



har særlig betydning, når nogle faser kan udføres i døgndrift, jf. miljøkonsekvensrapportens s. 202.

Den forventede støjbelastning som følge af ledningsomlægning vises nedenfor i figur A1.3 som fremgår i bilagsrapporten til miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

DGI Byen ønsker derfor at blive involveret i planlægningen af byggeriet og ledningsomlægningen for at medvirke til, at generne for DGI Byen mindskes bedst muligt. På den baggrund bør der hurtigst muligt udsendes en plan over byggeriets faser. Anlæggelse af metrolinjen M5 forudses at få betydelige negative økonomiske konsekvenser for DGI Byen, hvorfor en afstemt planlægning af bygge- og ledningsarbejder er nødvendig, for at mindske DGI Byens tab.

DGI Byen håber på baggrund af dette høringssvar at blive inddraget i en dialog med de relevante parter omkring de praktiske foranstaltninger, der kan tages under anlægsarbejdet.

Med venlig hilsen
Foreningen DGI Byen

Svar til: Høring 64791 af: Søren Madsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
591

INDSENDT AF
Søren Madsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavns Motorbådsklub

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kraftværksvej 20

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Vedlagt findes høringssvar fra Københavns Motorbådsklub.

Med venlig hilsen

Søren Madsen, formand.

MATERIALE:
kmk hoeringssvar - m5 september 2024.pdf

KØBENHAVNS MOTORBÅDSKLUB STIFTET 1923
Kraftværksvej 20, 2300 København S - email: kmk@kmk1923.dk - CVR: 59043854

Til:

Københavns Kommune
Via portal https://blivhoert.kk.dk/hoering/miljokonsekvensrapport-metrolinje-m5

København den 25. september 2024

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for Metrolinje M5

Nedenstående høringssvar forholder sig primært til hvordan de planlagte entrepriser, som fremlagt i miljøvurderingen, specifikt påvirker Københavns Motorbådsklub (KMK) og andre almennyttige aktiviteter i området.

Om KMK

KMK er landets ældste motorbådsklub med 100 bådpladser fordelt nogenlunde ligeligt mellem Frederiksholms Kanal, og havneanlægget på Kraftværksvej på Amager.
Samlet set ~300 medlemmer og støttemedlemmer.

KMKs havn på Kraftværksvej blev etableret i 1969-70, og er placeret i bunden af Prøvestensløbet imellem ARC og Prøvestenen.

KMKs område på Kraftværksvej er vinteropbevaringsplads for alle klubbens bådejere, samt en lang række bådejere i København som er medlemmer i andre bådforeninger uden egen vinterplads. Arealet er desuden hjemsted for KMKs klubhus, og en stor del af foreningens øvrige medlemsaktiviteter.

KMK har drevet almennyttig forening i over 100 år, til gavn for et bredt udsnit af borgerne i København.

Beskrivelse af foreningen

Qua ovenstående bør det i miljøkonsekvensrapporten side 264 fremgå, at KMKs havn på Kraftværksvej er hjemhavn for *alle* klubbens godt 100 medlemsbåde samt eksterne vinterliggere - og ikke blot de ca. 50 bådpladser i selve havnen.

Den "Sydlige Løsning"

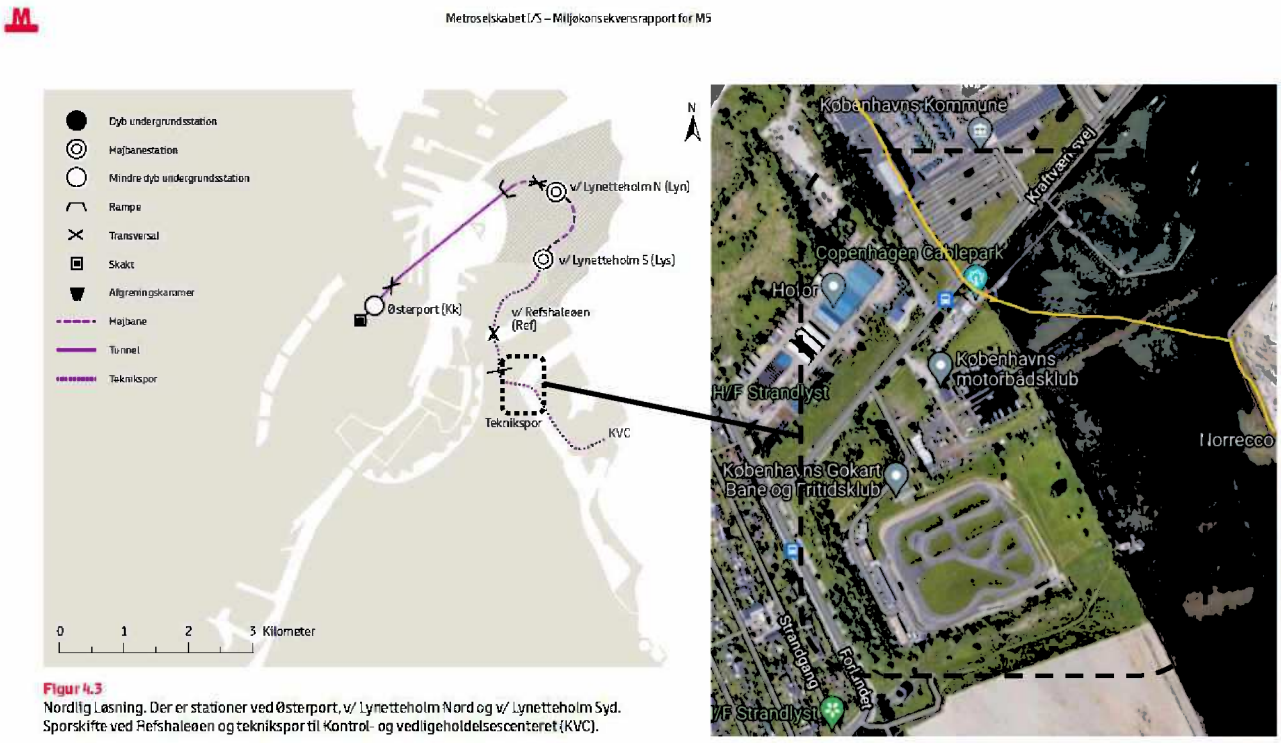
Først og fremmest vil vi påpege at det uheldige element, at *Det almennyttige firkløver* som udgøres af Sejlklubben Lynetten, Gokartbanen, Copenhagen Cable Park samt Københavns Motorbådsklub, og som alle ligger i samme geografiske område, i miljøkonsekvensrapporten bliver behandlet enkeltvis.
Vi anbefaler at man fra Københavns Kommunes side ser meget mere holistisk på det almennyttige konglomerat som dette firkløver udgør til stor, og unik, gavn for *tusindvis* af Københavns borgere.
Kun en tunnelløsning vil tillade at de almennyttige aktiviteter opretholdes før, under, og efter linjen er etableret.

Tekniskspor ved "Nordlig Løsning"

Af *M5 Bilag 1* fremgår det på side 65 (figur 4.3), at:

Der er ikke nogen direkte forbindelse til kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC) på Prøvestenen ved Nordlig Løsning. Derfor er der behov for en forbindelse hertil i form af en enkeltsporet jernbane. Denne bane (teknisporet) vil blive ført pa en viadukt frem til Kraftværksvej, hvorefter den føres over Prøvestenskanalen, og derefter på terræn på vestsiden af Prøvestenen frem til KVC. Ved passage af Prøvestenskanalen og de skærende veje pa Prøvestenen, føres teknisporet pa broer.

I henhold til grafikken herunder (figur 4.3) skærer teknisporet på tværs af KMKs sejlrende som går fra KMKs havnebassin, og frem til Prøvestensdæmningen.
Sporet går desuden på tværs af Copenhagen Cable Parks baner, og går tilmed i land direkte i deres infrastruktur (lager, omklædning, opmagasinering, café mv.)
Det fremgår ikke specifikt hvordan man forestiller sig at teknisporet i driftsfasen kan føres uden at være til gene for de almennyttige aktiviteter i KMK og CCP (og Gokartbanen?)
For KMKs vedkommende må vi derfor forvente, at teknisporet føres således at sejlrenden holdes fri i hele sin bredde, samt en gennemsejlingshøjde svarende til 4,5 meter ved normal vandstand.
Se grafikken herunder for visualisering af scenariet.



Figur 4.3
Nordlig Løsning. Der er stationer ved Østerport, v/ Lynetteholm Nord og v/ Lynetteholm Syd. Sporskifte ved Refshaleøen og tekniskspor til Kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC).

Grafikken fra M5 Bilag 1 af den "Nordlige Løsning" med sammenligningsfoto af udsnit (Google Maps). Her er teknisporet indtegnet med orange linje.

Opsummering

I KMK finder vi det, til stadighed, bekymrende at man tager med lethed på almennyttige aktiviteter som kommer Københavns borgere til gode. De almennyttige aktiviteter er en grundlæggende, integreret del af

mange borgeres hverdag, og de er drevet af frivillige københavneres initiativ til gavn og glæde for alle.

Hvis den "Nordlige Løsning" bliver gennemført uden at mitigere obstruktionen af sejlrenden og øvrig almennyttig infrastruktur i og ved Prøvestenskanalen, vil det have store konsekvenser for svært efterspurgte almennyttige sejladsaktiviteter som har kommet Københavns borgere til gode i dekader. Ser man samlet på de foreslåede løsningers indflydelse på den potentielle nedlæggelse af Gokartbanen, obstruktionen af aktiviteterne i Sejlklubben Lynetten, Copenhagen Cable Park og KMK under ét, vil det afskære tusindvis af borgeres adgang til et bredt almennyttigt fritidsliv – og i Copenhagen Cable Parks tilfælde – en attraktion der tilmed er søgt af mange udenlandske turister og elitesportsudøvere.

I KMK anbefaler vi på det kraftigste at der vælges en tunnelløsning.

På bestyrelsens vegne



Søren Madsen, formand.

Svar til: Høring 64791 af: Martin Helgesen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
590

INDSENDT AF
Martin Helgesen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade, 102

HØRINGSSVAR

Forbindelsen af København med en underjordisk metrolinje er ideel og det skal vi have mere af. Vi har teknologien og erfaring med konstruktion af tunnelbaner under byen, hvilket er med til at bevare bymiljøet, reducere trafikstøj, fremme grønne byrum og øge livskvaliteten.

Som beboer på Margretheholmen er det derfor stærkt bekymrende for mig, at der planlægges en metro som højbane tværs over de grønne områder på Margretheholmen når vi burde have taget ved lære af fortidens fejlkonstruktioner. Byggede højbaner i andre dele af København har ikke skabt samlede attraktive bymiljøer, men henfalder i stedet som kolde, støjende og triste betonelementer.

Den planlagte højbane vil ødelægge Margretheholmens begrænsede grønne områder, inkl. fodboldbane, skov, og havneområde som i dag er centrale samlingssteder for kvarterets beboere. De grønne og maritime områder bidrager til at gøre København til en attraktiv storby med unikke bymiljøer, hvilket gør bevarelsen af dem endnu vigtigere.

Derfor, en stor opfordring herfra til at man revurderer planerne om en højbane, og arbejder for en løsning der tilgodeser vores grønne områder og sikrer at København forbliver attraktiv. Den primære driver for at anlægge en højbane (skarp pris) kan slet ikke opveje for de negative konsekvenser, så lad os gøre det ordentligt og placere metroen under jorden hvor den hører til.

Svar til: Høring 64791 af: Siri Sørensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
589

INDSENDT AF
Siri Sørensen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr miljøkonsekvensrapport metrolinje M5

Vi bifalder at København udvikler metroen for at gøre fremkommeligheden bedre. Vi har også forståelse for at det er et meget stort projekt at anlægge en ny metrolinje. Men vi er meget uforstående over at det overvejes at gøre en ny metrolinje til en højbane.

Vi bor på Margretheholmen med vores barn. Og vi har meget svært ved at forstå logikken i at en ny metrolinje skal etableres lige uden for vores soveværelser. Den støj og ulempe det vil give når metroen kommer i drift virker helt urimelig. Især da man tidligere har erfaret at metrotog støjer meget når de passerer.

Konceptet metro giver jo også meget mere mening ved at den føres under jorden, så den ikke forstyrrer bybilledet. Vi betragter vores bydel som en lille oase midt i København. Hvis der skal etableres en metrolinje over jorden, vil dette være en væsentlig nedgradering af vores oase. Der er først en flerårig etablering, der vil lægge beslag på en væsentlig del af vores grønne område, hvor man ikke vil kunne spille bold og lege og i det hele taget opholde sig. Desuden vil støj under etablering være en unødvendig meget stor gene for mange mennesker der bor i området.

Og for vores naboer S/K Lynetten som er en vidunderlig lystbådehavn, vil konsekvensen også være uoverskuelig, da de næppe ville kunne anvende havnen ved en metro højbane.

Vi mener at al sund fornuft vil være at få gravet metroen langt under jorden, selvom udgiften er marginalt højere end ved at etablere en højbane. Det er trods alt kun etableringen der er dyrere, og vi er sikre på at det vil give langt færre klager over projektet både under etablering, men bestemt også når det er i drift, og formentlig støjer langt mere en først antaget, som man har set med Metro city ringen.

Med venlig hilsen,

Lars og Siri

Margretheholmsvej 74

1432 Kbh K

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
588

INDSENDT AF
Rasmus Christensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Flyhangargade 34

HØRINGSSVAR

Både børn og voksne vil være meget kede af en højbane ved Margretheholm. Børnene leger, løber og spiller bold på området. Vi voksne bruger området til at træne og gå tur med vores børn på. Det er i øvrigt et af de meget få sammenhængende grønne områder, der er tilbage i denne del af København. Det synes jeg, at I bør værne om. Det bemærkes i øvrigt, at vi i forvejen er omgivet af industri og forsyningsanlæg, så det område I permanent vil råde over til højbane er områdets grønne oase, ligesom det er vores og vores børns adgang til vandet.
Det bemærkes i øvrigt, at I i forbindelse med udvidelsen af vejen til Refshaleøen allerede fælder en række træer og buske, der skærmer vores børns andet legeområde mod trafikken. Børn, voksne og natur er således allerede under pres herude som følge beslutninger i forbindelse med Lynetteholmsprojektet og udviklingen af Refshaleøen. Grav metroen ned / lav en tunnel, det fortjener København, der også ønsker at være en by for børnefamilier i fremtiden, antager jeg.

Svar til: Høring 64791 af: Kim Skov Lehner

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
587

INDSENDT AF
Kim Skov Lehner

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74

HØRINGSSVAR

Grav metroen ned og bevar grønne områder samt fremtidige mulige byrum for alle borgere.

Det vil uden tvivl medføre store gener under opførsel af M5 over jorden (M5 spor Sydlig Løsning - Lilla Linjeføring), for både besøgende og daglige brugere af de grønne områder der vil blive berørt. Men størst vil påvirkningen være for de flere tusinde beboere i området. Man må huske, at metroen er til for borgerne og dermed skal borgerne tilgodeses under både etablering og drift af M5.

M5 over jorden vil medføre et betydlige tab af rekreative områder og efterlade et dødt område hvor højbanen er foreslået. Der kan derfor ikke herske tvivl om, at M5 skal under jorden for at bevare de grønne områder.

Jeg vil derfor nedenfor argumentere for etablering af "M5 Variant tunnel Prb-Ref - Gul linjeføring".

1. Støj og forurening under opførsel

Som beboer og daglig bruger af de berørte områder, er jeg dybt bekymret for både støjniveau og forurening af både luftkvalitet og lysniveau om aftenen/natten. Der vil uden tvivl forekomme en forringelse af disse, der vil påvirke kvaliteten af beboernes liv. Især er mine bekymringer rettet på den påvirkning det vil have for de mange små børn i området, inklusiv mine egne.

2. Inddragelse af grønne områder (trivsel og livskvalitet)

Københavns Kommunes (KK) vision for grønne områder i København, flugter ikke med at skulle først nedlægge et stort grønt område, for derefter at etablere en højbane gennem både grønne og blå områder. Dette nedsætter både trivsel og livskvalitet for borgerne og de mange besøgende udefra.

Det er dermed i strid med KK's egne visioner for byen og dens borgere. Igen vil metro under jorden ikke konflikte med hverken KK's vision eller livskvaliteten.

Derudover vil en linjeføring over jorden inddrage et stort område af den fremtidige Lynetteholm.

Livskvaliteten vil blive væsentligt forringet ved højbane i "baghaven" for hele Margretheholmen. Især de cirka 450 lejligheder der vil have metroen meget tæt beliggende. Det er især driften af metro M5 på højbane der skaber bekymringer for alle beboere, der uden tvivl vil opleve støjgener, begrænset udsigt, lysgener og forringelse af de grønne områder.

Alle ovennævnte gener vil udeblive og grønne områder bevaret ved etablering af metro under jorden med "M5 Variant tunnel Prb-Ref - Gul linjeføring"

3. Inddragelse af grønne områder (dyreliv)

Jeg har selv mange gange observeret flagermus i området, netop hvor en eventuel højbane ville skulle placeres. Det er svært at få billeder af flagermus der flyver i mørket, men vedhæftet er en sovende flagermus fra netop dette område der lever i træer og buske hvor en eventuel metro-højbane foreslås placeret. Flagermuse er fredede og anses som sårbare og truede og er beskyttet under både Bern- og Bonnkonventionen samt fem forskellige direktiver og lov/bekendtgørelser.

Flagermus navigerer med sonar der vil blive stærkt forstyret med en højbane gennem deres leveområde.

Metro under jorden vil kunne fortsætte beskyttelsen af flagermus samt værne om det blå område hvor både fisk og dyreliv findes under vandet og hvor bl.a. svaner og fiskehejrer holder til med reder over vandet.

4. Jordopfyldning af dele af Sejlklubben Lynettens bådehavn

Det vil være et stort tab for området, hvis dele af det blå område i Sejlklubben Lynettens bådehavn vil blive fyldt op med jord. Både for lokale, gæster og dyreliv. Igen vil metro under jorden bevare området under og over vandet.

5. Tab af ejendomsværdi

Hvis der etableres en højbane på området mellem Margretheholmens bebyggelse og vandet, vil det uden tvivl medføre nedsat ejendomsværdi for boligerne der mister både grønne og blå arealer og ikke mindst udsigt samt støjgener under både etablering og drift af en M5 højbane.

Det vil også i dette tilfælde være at foretrække etablering af metro under jorden med "M5 Variant tunnel Prb-Ref - Gul linjeføring".

6. Beskyttelsesrum

Det anslås at der i år 2030 i KK vil være ca. 700.000 borgere. I år 2024 var der beskyttelsesrum med en samlet kapacitet på 455.131 pladser i KK. Metro under jorden vil kunne bidrage til beskyttelse af KK's resterende 1/3 borgere hvis katastrofen skulle intræffe. I Ukraine ser man også hvordan metro under jorden fungerer som skoler, hospital og andre vitale samfundsopgaver. Metro over jorden vil ikke bidrage til denne opgave.

SMV

Som borger i København og beboer ønsker jeg gode transportforbindelser. Men det skal ikke være på bekostning af daglig trivsel, dyreliv og tab af ejendomsværdi.

Jeg beder derfor om, at den strategiske miljøvurdering (SMV) udfører konsekvensberegninger for følgende med etablering af "M5 spor Sydlig Løsning - Lilla Linjeføring" og opvejer disse mod etablering af "M5 Variant tunnel Prb-Ref - Gul linjeføring".

1. Støj og forurening under opførsel
2. Inddragelse af grønne områder (trivsel og livskvalitet)
3. Inddragelse af grønne områder (dyreliv)
4. Jordopfyldning af dele af Sejlklubben Lynettens bådehavn
5. Tab af ejendomsværdi
6. Beskyttelsesrum

Ydermere mener jeg at projektet skal vurderes samlet i en SMV der inkluderer Lynetteholm, stormflodssikring, trafikale forhold, grønne områder i KK samt beskyttelsesrum i KK.

MATERIALE:
img 6730.jpg

img_6730.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Signe Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
586

INDSENDT AF
Signe Christensen

BY
København k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Flyhangargade 34

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at metroen ved Margretheholmen skal være under jorden. Det vil være rigtig trist at ødelægge den fine natur og dyreliv vi har herude. Endvidere ville det være meget trist at tage vores elskede område med boldbane, natur, badeområde mm fra os, og efterlade os med en grim metro der larmer.
Nej tak.

Svar til: Høring 64791 af: Lola Mirjam Troldahl

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
585

INDSENDT AF
Lola Mirjam Troldahl

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 20

HØRINGSSVAR

Jeg bor i det gamle og historiske villakvarter på Sixtusvej, tæt på Sundby Kirkegård. Jeg forstår simpelthen ikke, hvorfor man planlægger at føre metroen under nogle af de bevaringsværdige huse i vores forening. Disse huse er over hundrede år gamle og er opført efter datidens byggestil med fuldmurede ydervægge. Hvis metroen bliver ført under dem, er der en betydelig risiko for, at de vil slå revner. Desuden, da husene ikke har et moderne fundament som nutidige bygninger, vil støj og vibrationer fra metroen forplante sig direkte op i dem.

For at handle bæredygtigt bør vi respektere dem, der har boet og formet København før os. Det kan vi gøre ved, at flytte metroens linjeføring blot 10 meter, så den passerer under Kastrupvej og den gamle kirkegård, som nu er omdannet til park.

Svar til: Høring 64791 af: Emil Ferent

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
584

INDSENDT AF
Emil Ferent

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 1tv

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro i tunnel – Nej tak til højbane!

Behovet for at forbinde byen med områder som Refshaleøen, Kløvermarken, Margretheholmen og Quintus Bastion er ubestrideligt. Men vi må vælge løsninger, der bygger på langsigtet byudvikling og livskvalitet – og her er en metro i tunnel den eneste rigtige vej frem. En højbane derimod vil være en katastrofe for både byens udvikling og de velfungerende områder, som allerede eksisterer.

De berørte områder, som Kløvermarkens grønne oase, det maritime miljø ved Minebådsgraven, og det charmerende familie- og børneliv på Margretheholmen, har en sjælden balance mellem natur, historie og menneskeligt samvær. Quintus Bastion, med sin bevaringsværdige atmosfære, og Refshaleøens unikke kulturelle landskab, er blot nogle af de steder, som tiltrækker beboere og besøgende. Det er steder, hvor mennesker vælger at leve og trives i harmoni med natur og kultur.

En tunnelmetro vil styrke og bevare disse områder og gøre det muligt at binde byen sammen uden at ødelægge de kvaliteter, der gør dem unikke. Tværtimod vil en højbane være et voldsomt indgreb i både natur og byrum. Ingen ønsker at bo ved siden af en gigantisk beton- og stålkonstruktion, som forurener både visuelt og lydmæssigt – og som dag og nat vil forstyrre livet for dem, der bor her. Det er præcis derfor, at så mange mennesker har valgt disse områder som deres hjem. De søger fred, natur og et menneskevenligt miljø – alt det, som en højbane vil smadre.

En højbane vil uundgåeligt destruere eksisterende natur og biodiversitet og lægge hindringer for fremtidig udvikling. Den står i skarp kontrast til de værdier, vi værdsætter: charme, hygge, familieidyl, ro og natur. En tunnel derimod vil minimere indgrebet i bymiljøet og samtidig imødekomme det presserende behov for bedre transport. Metroen har allerede bevist sit værd i København. Den fungerer – og den har gjort byen mere sammenhængende og tilgængelig uden at ødelægge de livskvaliteter, vi ønsker at beskytte.

Så hvorfor skulle vi nu vælge at ødelægge det, der allerede virker? Hvorfor sabotere Refshaleøens fremtid, før udviklingen overhovedet er begyndt? Det er nu, vi har chancen for at tage en klog og fremsynet beslutning. Vi kan vælge en løsning, der ikke kun sparer penge her og nu, men som sikrer, at vi bygger en bæredygtig fremtid – med en metro i tunnel.

Vi skal ikke lade os forblinde af tekniske delanalyser, som hver for sig kan synes fornuftige, men samlet set kan resultere i et irreversibelt fejlgreb. Det er helheden, vi skal fokusere på, og den viser klart, at en tunnelmetro er den bedste løsning for byens fremtid og for alle dem, der bor her. Det er ikke bare et valg – det er en investering i Københavns fremtidige livskvalitet.

Lad os vælge klogt. Lad os vælge metro i tunnel.

MATERIALE:
fb img 1726346113192.jpg
fb img 1726346117845.jpg

fb_img_1726346113192.jpg

fb_img_1726346117845.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Line Toft Tengberg

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
583

INDSENDT AF
Line Toft Tengberg

BY
Kbh k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 86

HØRINGSSVAR

Som beboer i området er jeg bekymret for at det sociale liv i mit nærområde bliver præget negativt af metroen hvis den ikke graves ned. Vores hverdag med børn og udeliv med havbad, fodbold, fællestræning mm vil få mindre plads og være generet af støj. Det vil skæmme områdets æstetik og gøre det mindre tiltalende at bruge området. Metroen er en langtidsinvestering og de områder i kbh hvor den ikke er gravet ned er tydelige eksempler på at den løsning ikke fungerer.

Svar til: Høring 64791 af: Kristian Schlichter

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
582

INDSENDT AF
Kristian Schlichter

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Lynettens Bådservice A/S

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar

MATERIALE:
m5 hoeringssvar lynettens baadservice.pdf

25 Sept. 2024

Høringssvar vedrørende M5 Miljøkonsekvensvurdering og §25-tilladelse

Jeg ønsker med dette høringssvar at fremføre mine synspunkter og bekymringer vedrørende den foreslåede metrohøjbane og dens konsekvenser for mit nærområde og min forretning.
Høringssvaret er opdelt i to dele:
Først en vurdering af kvaliteten af miljøkonsekvensrapporten.
Dernæst en gennemgang af de direkte konsekvenser, som projektet vil have på lystbådehavnen og dens omkringliggende område.

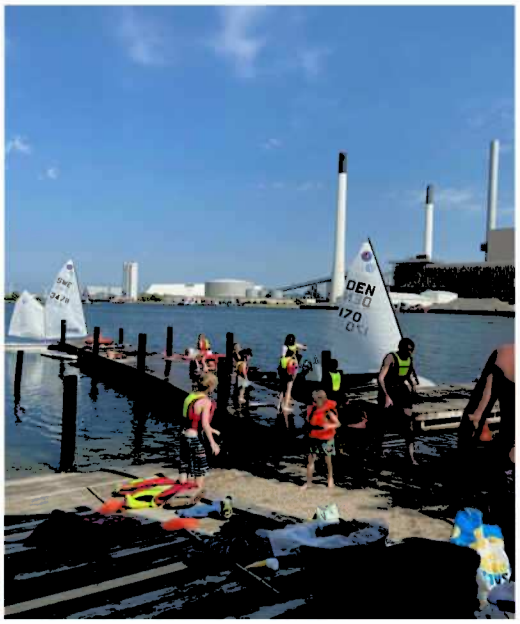
Del 1: Kvaliteten af miljøkonsekvensrapporten

Det er bemærkelsesværdigt, at den rapport, som skal danne grundlag for så store beslutninger, har betydelige mangler, til trods for en anslået pris på ca. 180 mio. kr. for alene denne MKV-rapport.
Selvom rapporten dækker mange aspekter af projektet, er der flere væsentlige punkter, der enten ikke er belyst tilstrækkeligt eller direkte indeholder fejl.
Dette underminerer rapportens troværdighed som beslutningsgrundlag for så stort et anlægsprojekt.

Eksempelvis er min virksomhed, Lynettens Bådservice A/S som har eksisteret i snart 50 år og beskæftiger 5 ansatte, slet ikke nævnt i rapporten. Vores virksomhed på 540 m^2 er tæt afhængig af lystbådehavnens eksistens og det aktivitetsskabende liv, som lystbåde bringer til området. At denne forretning ikke er nævnt, vidner om, at rapporten ikke tilstrækkeligt tager hensyn til lokale erhvervsliv og de økonomiske konsekvenser, projektet vil have for os.

Et andet eksempel på fejl i rapporten er omtalen af flydebroer i havnen, hvilket ikke stemmer overens med virkeligheden. Havnen har aldrig haft flydebroer og ejes af Sejlklubben Lynetten og ikke af By & Havn A/S som det er nævnt.
Om sejlklubben fjerner alt det som vi selv har opført og betalt vil der kun være et ubrugeligt lavtvandsområde tilbage, således som det lå hen i 1975
Alene disse faktuelle fejl rejser tvivl om andre dele af rapportens nøjagtighed.

Desuden fremstår afværgeforanstaltningerne for de bådpladser, der vil gå tabt, som utroværdige. De foreslåede kompensationsarealer er langt mindre end det areal, der går tabt, og deres placering tæt på områder med tung lastbiltrafik gør det usandsynligt, at disse pladser vil blive attraktive eller benyttet. Denne del af rapporten virker ikke gennemtænkt eller tilstrækkeligt undersøgt.



Denne MKV-rapport skal danne grundlag for beslutninger med vidtrækkende konsekvenser for mange familier og vil samlet påvirke i størrelsesordenen mere end 3.000 personer, alene med relation til havnen.

I sådanne tilfælde bør man som beslutningstager ikke acceptere sjusk.

25 Sept. 2024

Del 2: Konsekvenser af en højbane

Jeg er stærk modstander af forslaget om at etablere en højbane i området, da dette vil få alvorlige konsekvenser for både lystbådehavnen og min virksomheds overlevelse, nu på anden generation.

Ifølge forslagene til **Kommunalplan 2024** er der et ønske om at skabe mere grøn bynatur i København.
I modsætning hertil vil dette projekt medføre nedlæggelsen af en del af den unikke og historiske havn ved Margretheholm. Det vil fjerne et af byens rekreative områder, der i 50 år har været en enestående del af byens havnemiljø.
Lystbådehavnen er Danmarks største af sin slags og med en hel unik historie, da den er skabt af borgere på et tidligere ikke brugbart vandareal. Denne del af byens kulturarv vil de facto blive nedlagt, hvis projektet gennemføres som planlagt.

Projektet er en del af infrastrukturen til **Lynetteholm**, men det er tydeligt, at grundlaget for dette projekt allerede har ændret sig dramatisk. Økonomien i Lynetteholm hviler ikke længere i sig selv, og de oprindelige forventninger til demografien ser også ud til at skride. Det er derfor vigtigt, at vi ikke presser et så massivt anlægsprojekt igennem uden at tage højde for disse ændringer.

En anden konsekvens af Lynetteholm er indsejlingen til Københavns Havn og dermed også til vores havn.
Nu skal de store krydstogtsskibe og de små kajakroere sejle side om side og søsikkerheden er kraftigt udfordret.
Som her illustreret i et ide-projekt, netop fremsat af Københavns kommune, vil en åbning til Københavns inderhavn kunne sikre de "bløde" både som kajakker mm en sikker transport mellem Københavns havn og det åbne farvand.
Det er oplagt at de her kan få en sikker vej ud til Øresund gennem Margretheholms Havn.
Denne mulighed for de "bløde" sejlere vil derfor IKKE være en brugbar løsning, hvis man vælger en højbaneløsning, som foreslået i MKV-rapporten.



25 Sept. 2024

En lystbådehavn er et stort aktiv for ethvert boligområde. Se blot på de mange boligannoncer og projektsalg, hvor billeder af lystbåde anvendes til at fremhæve livskvaliteten i et område.
Hvis havnen ved Margretheholm reduceres eller nedlægges, vil det også reducere områdets tiltrækningskraft og skade den fremtidige byudvikling, hvor der kræves langt flere grønne naturområder og ikke som her foreslået, færre kreative områder.

For mit vedkommende vil nedlæggelsen af de 4 broer i lystbådehavnen, faktuelt svarende til en reduktion på 58% af bådpladserne, være særligt problematisk.
Vores forretning er dybt afhængig af sejlklubbens medlemmer, som udgør et stabilt kundegrundlag og som er alt afgørende for at en servicevirksomhed netop kan være beliggende lokalt i havnen.
Et tab af disse broer (og kunder) vil medføre et betydeligt omsætningstab for os og i en tid, hvor fysisk detailhandel i forvejen er presset, især i specialiserede sektorer som vores, vil dette tab true vores eksistensgrundlag.

Derfor opfordrer jeg til, at forslaget om højbane løsningen revurderes, og at en tunnel overvejes.
En tunnel vil både bevare områdets visuelle og rekreative værdi og sikre, at lokale erhverv som vores kan fortsætte med at eksistere og bidrage positivt til havnens og byens fortsatte liv.

Afsluttende bemærkninger

Jeg håber, at dette høringssvar vil blive taget i betragtning, når beslutningen om M5-linjen og højbaneløsningen skal træffes. Det er afgørende, at vi vægter både miljømæssige og sociale konsekvenser, så vi sikrer, at Københavns udvikling sker på en måde, der understøtter både erhvervsliv og lokalsamfund uden at ødelægge de unikke værdier, som byens rekreative områder, såsom Margretheholms lystbådehavn, repræsenterer.

Med venlig hilsen

Kristian Schlichter
Lynettens Bådservice A/S
Refshalevej 200

Svar til: Høring 64791 af: Susanne Reinhardt

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
581

INDSENDT AF
Susanne Reinhardt

BY
kbh.S

POSTNR.
2300

ADRESSE
J.C.Christensensgade 7, 1tv

HØRINGSSVAR

Hvis man ser på afstanden fra Axel Heidesgade til de 2 nærmeste metrostationer, er der fra Axel Heides gade omkring 850 m til islands brygge station og ca 750 m til Havneholmens metrostation. Hvis man i stedet ændrede placeringen af stationen fra Axel Heidesgade til pladsen ved krydset Islands Brygge, Drechelgade, Jens Otto Krags gade, ville det genere færre beboere, samt kunne man undlade at lukke særligt mange parkeringpladser, og hvis man åbnede Drechelgade for arbejdskørsel, ville der ikke være behov for at lukke Islands Brygge. Således ville det kommende metrobyggeri komme til at genere langt færre beboere og deres dagligdag. Tillige ville man kunne binde bryggen syd nærmere til metro, ved denne placering.

Svar til: Høring 64791 af: Magnus Wede Brandt

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
580

INDSENDT AF
Magnus Wede Brandt

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 84

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at metrolinjen bliver gravet ned, da den ellers vil ødelægge det lokale miljø, samt være meget forstyrrende for beboerne på Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: David Kvistgaard

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
579

INDSENDT AF
David Kvistgaard

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 56, 1.th

HØRINGSSVAR

Selvfølgelig skal der være en metro til Lynetteholmen.

Og selvfølgelig skal den graves ned. Det giver ingen mening at spare så relativt en lille del af den samlede omkostning, for så at ødelægge et unikt område af København. Alle der har været herude forstår det.

Værdien for vores børn forsvinder, og man vil utvivlsomt opleve en fraflytning af ressourcestærke børnefamilier, der ikke vil leve med en højbane i baghaven istedet for en fodboldbane.

Tag et enkelt kig på bydelene i København med højbane, og kom så ud til Margretheholmen bagefter. Er det virkelig det vi vil?!

Her summer af liv herude. Det gør der ikke, hvis der istedet rumler fra højbanen.

Svar til: Høring 64791 af: Ulla Bo Skovvart

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
578

INDSENDT AF
Ulla Bo Skovvart

BY
København K

POSTNR.
1404

ADRESSE
Strandgade 63

HØRINGSSVAR

Undertegnede er beboer på det gamle Christianshavn.

Jeg er for en udvidelse af metroen til Refshaleøen, men den bør absolut IKKE være en højbane, men en tunnelløsning.

En udvidelse må for det første ikke splitte et grønt rekreations- og legeområde op, og for det andet ødelægge eksisterende og kommende bebyggelser på Margretheholm og på Refshaleøen. OG derudover ødelægge en folkebygget, populær havn, elsket af sine mange brugere og beboere langs havnen.

Det virker absurd ikke at se mange år frem, og det gør man jo ikke med en højbane, der splitter byen op, og fratager folk et naturområde, et fristed for sundhed og trivsel. Giver støj- og lysgener for ikke at tale om de generelle visuelle gener.

Det er dyrere med en tunnelløsning, ja, men vi taler årtier/århundreder ud i fremtiden... Og Ørestad og Nordhavn er jo begge i høj grad skrækeksempler på højbane-/dæmningsløsninger.

Jeg håber, at politikerne vil beskytte vort nærmiljø på langt sigt.

Svar til: Høring 64791 af: Emil Maj Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
577

INDSENDT AF
Emil Maj Christensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Cyklistforbundet

BY
København K

POSTNR.
1362

ADRESSE
Rømersgade 5

HØRINGSSVAR

Cyklistforbundets høringssvar ifm. planlægningen af metrolinje M5 (miljøkonsekvensvurdering og udkast til §25-tilladelse)

Se vedhæftning.

MATERIALE:
cyklistforbundets hoeringssvar ifm. miljoevurdering af metrolinje m5.pdf

Økonomiforvaltningen

Københavns Kommune

Uploadet via BLIVHØRT-portalen

Notat

September 2024

Cyklistforbundets høringssvar ifm. planlægningen af metrolinje M5

emc

Cyklistforbundets høringssvar ifm. planlægningen af metrolinje M5 (miljø-konsekvensvurdering og udkast til §25-tilladelse)

Generelt er Cyklistforbundet positive overfor mere metro. En veludbygget metro betyder, at cyklister også har et alternativ på udfordrende dage. En god cykelby er således også en by, der giver cyklister alternativer i de tilfælde, hvor cyklen ikke slår til.

Cykelparkering

Særligt vigtigt for Cyklistforbundet er, at cykelparkeringen på de nye stationer bliver i den absolutte verdenselite. Vi ved fra succesfulde stationer i Danmark, men især også Holland, at det er muligt at få tusindvis af cyklister til at benytte cykelparkering, hvis denne er placeret *meget* tæt på perronerne, er overdækket, føles sikker at opholde sig i og nem at overskue.

Det er vigtigt at lære af fejlene begået på de nuværende metrolinjer, og vedblive interesseret i, hvordan netop metrobrugerne foretrækker cykelparkering. Et hovedprincip for cykelparkering er altid, at parkeringen skal placeres *inden* metronedgangen, og ikke *efter*, så cyklisterne ikke skal gå en omvej for at komme til metroen.

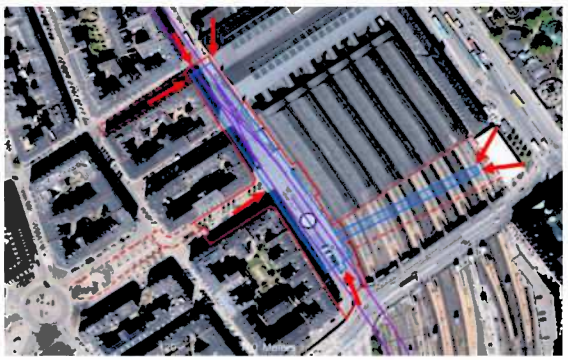


Gottlieb Paludan Arkitekters bud på nemt tilgængelig cykelparkering ved fremtidige metrostationer

Underjordisk cykelparkering på bl.a. Københavns Hovedbanegård

Særligt Danmarks største og vigtigste station – Københavns Hovedbanegård – trænger til en seriøs opgradering. Hovedbanegården indgår i planerne for M5-linjen. Vi anbefaler på det kraftigste, at man i forbindelse med M5-linjen på Hovedbanegården etablerer underjordisk cykelparkering i forbindelse med metroen, og i det hele taget tænker i lettilgængelig cykelparkering med niveaufri adgang til overfladen og alle perroner på tværs af metroprojektet og de forestående undersøgelser og planer for Tietgensbroen, som BaneDanmark og Københavns Kommune står for.

Da der foreligger planer for en underjordisk tunnel, vil det være oplagt at undersøge mulighederne for at lade denne tunnel blive en cykelgenvej – naturligvis ordentligt adskilt fra fodgængere – til en fremtidig underjordisk cykelparkering.



Korridorer hvorfra niveaufri cykeladgang til underjordisk cykelparkering er vigtig

Cyklistforbundet opfordrer på det kraftigste Metroselskabet, Banedanmark, DSB og Københavns Kommune til at indgå i et samarbejde – med seriøs finansiering og gerne statslig forankring – om at udstyre netop denne vigtige station med et underjordisk cykelparkeringsanlæg med adgang fra så mange sider af banegården som muligt.
Til inspiration kan tjene hollandske cykelparkeringsanlæg, hvor kapacitet, komfort og smidig adgang uden afstigning mv. er i højsædet.
Vi anbefaler også, at man på øvrige relevante stationer på M5 undersøger muligheden for at etablere underjordisk cykelparkering med direkte adgang til metroperronerne.



Utrecht Centraal har et underjordisk cykelparkeringsanlæg med direkte adgang for cyklister

Linjeføring

Vi har i de senere år erfaret, at den nye M3-linje (Cityringen) – der udelukkende forbinder steder indenfor gensidig cykelafstand – sandsynligvis lokker folk af cyklen og ned i metroen. Et formål, der modarbejder Metroselskabets ejeres (Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Staten) egne strategier om flere cyklister.
Det er derfor vigtigt for Cyklistforbundet at understrege, at linjeføringen er meget betydningsfuld, da denne skal optimeres på en måde, så den lokker så mange bilister og så få cyklister af vejene som muligt – ud fra en samlet betragtning om, at cyklisme er en god samfundsforretning, og at det giver flere sunde og glade københavnere.
Hvis det er muligt at anlægge metro på en måde, så vi ligefrem ser endnu flere cyklister, gerne i forbindelse med brug af metro og anden kollektiv transport, er det naturligvis at foretrække.
Vi vurderer umiddelbart, at den nuværende linjeføring for M5 også vil tage cyklister af vejene, og opfordrer blot i denne sammenhæng til hele tiden kritisk at genbesøge præmisserne for linjeføringen, og finde en god balance, der primært afhjælper en presset storbys problemer med massebilisme.



Højklasset cykelsti ved Orientkaj

Udnyt højbanen

Cyklistforbundet vil opfordre til, at højbanen på Lynetteholm udnyttes til en højklasset (super)cykelsti, som vi har set det i Nordhavn. Forløbet kan enten være parallelt med højbanen, men også under – som vi kender det fra det meget omtalte Radbahn-forsøg i Berlin, som sandsynligvis vil blive implementeret i hele U1-højbanens længde. Radbahn tjener som en cykelmotorvej, der nyder overdække fra den hundrede år gamle højbane. Et opdateret koncept for Lynetteholm vil kunne tjene som pragteksempel for resten af verden.



Radbahn under U1-højbanen i Kreuzberg, Berlin

Cykelmedtagning

Cyklistforbundet ser gerne, at Metroselskabet i den kommende planlægning af tog og dimensioner for stationer, overvejer en mere S-togslignende løsning, hvor cykelmedtagning i metro bliver nemmere end i dag. Det er i sagens natur svært at omgøre M1-M4-linjerne, men af samme årsag finder vi, at det vil være rettidig omhu at indtænke cykelmedtagning for en kommende M5. Ved samme lejlighed opfordrer vi til en forsimpling/ensartning på prissætning og spærretid, således at metro, S-tog og regionaltog i højere grad kan ses som en samlet og ensartet løsning for københavnere og øvrige brugere.

Metroen som trafiksanering

Cyklistforbundet vil benytte høringen som en lejlighed til at rose især M3-linjens effekt på byrummene over den underjordiske bane, hvor man har trafiksaneret og gjort disse helt eller delvist bilfri Gode eksempler herpå er Enghave Plads og Skjolds Plads, hvor metroen fuldstændig har forandret livet på pladserne fra bil-liv til byliv – stærkt hjulpet på vej af genvejene for cyklister, der som bekendt er en menneske- og bymiljøvenlig transportform. Derfor vil vi i samme ombæring naturligvis opfordre Metroselskabet og Københavns Kommune til at fortsætte denne praksis, hvor man tager eksisterende byrum ifm. metrobyggeri og gør dem til *rigtige* pladser for mennesker frem for støjende og forurenede motortrafikkorridorer.

Svar til: Høring 64791 af: E/F Quintus Bastion

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
576

INDSENDT AF
E/F Quintus Bastion

BY
København K

POSTNR.
1439

ADRESSE
Krudtløbsvej

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedhæftet.

MATERIALE:
quintus bastion - hoeringssvar vedr m5.pdf

E/F Quintus Bastion
Christianshavns Kvarter matr. 601 & 622
47 ejere

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

Ja tak til metro i tunnel – nej tak til højbane

Der er stort behov for etablering af gode forbindelser mellem byen og områderne på Refshaleøen, Kløvermarken, Margretheholmen, Quintus Bastion, etc. Metro er det bedste man kan ønske sig. Dog vil en højbane mellem Prags Boulevard og Refshaleøen være ødelæggende for byudviklingen samt de særdeles velfungerende og blomstrende områder, som berøres.

I alle de berørte områder nævnt ovenfor findes der kvaliteter og karaktertræk, som man drømmer om i andre nyudviklede områder i København. Der findes store grønne områder på Kløvermarken og skønt samspil mellem blå/marin og grøn natur ved Minebådsgraven/voldanlægget, Magretheholmen og Magretheholms Havn. Der findes Øresund lige ved hånden. Der findes idylisk, uforstyrret familie og børneliv på Margretheholmen. Der findes bevaringsværdige og stemningsfulde Quintus Bastion i umiddelbar nærhed. Og der findes en kulturel smeltedigel med rig industriel historie på Refshaleøen. Alle sammen områder med karakter, der giver livskvalitet for beboere og brugere. Det hele fungerer i samspil og skaber et leverum, som beboerne og brugerne elsker. Mennesker drages hertil og mange er flyttet "fra byen" og hertil for at bo i menneskevenlige områder i nærhed til centrum. Her har man (politikere og forvaltning) en unik mulighed for at understøtte og udnytte de karaktertræk som områderne allerede har ved at lægge metroen i tunnel.

En metro højbane vil være ødelæggende for byudviklingen i disse områder – den obstruerer i stedet for at understøtte. Ingen ønsker at bo ved siden af en højbane, som påvirker ens liv 24 timer i døgnet – det er netop derfor, at så mange er flyttet netop hertil med deres børnefamilier igennem de sidste 10-20 år. Et monumentalt beton- og jernbyggeri, som en højbane udgør, samt en konstant baggrundsstøj er i sin natur uvenlig overfor menneskers beboelse og liv. En højbane vil uundgåeligt ødelægge eksisterende natur og biodiversitet samt forhindre fremtidig udvikling heraf. En højbane er modsætningen til charme, natur, hygge, familieidyl, ro, etc. En metro i tunnel er derimod præcis hvad man kan og skal forvente af fremtidens byudvikling, idet den generer byrum og naturen mindst mulig, men samtidig opfylder det enorme behov for at hjælpe mennesker fra A til B i en sammenhængende storby. Metroen har gjort dette med stor succes i byen i efterhånden mange år. Hvorfor ødelægge det som fungerer så godt, og hvorfor ødelægge den fremtidige byudvikling på Refshaleøen allerede inden den er påbegyndt? En kraftig opfordring: Tilvælg en fantastisk mulighed for at investere i fremtidssikret byudvikling med metro i tunnel i stedet for at spare nogle kroner her og nu.

I dette høringssvar er fokus ikke på enkeltstående, specifikke tekniske analyser og detaljer – hver teknisk delanalyse kan være korrekt, og alligevel kan helheden blive et irreversibelt, dårligt resultat for beboerne, byen og dens udvikling. For god ordens skyld påpeges dog de gode argumenter i Tabel 2.2 i miljøkonsekvensrapporten for at især den 8-9 årige anlægsperiode vil være langt mere skånsom for området ved at vælge en tunnel fremfor en højbane.

Med venlig hilsen

E/F Quintus Bastion
Krudtløbsvej
1439 København K

Svar til: Høring 64791 af: Frederiksberg Kommune

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
575

INDSENDT AF
Frederiksberg Kommune

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Frederiksberg Kommune

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Smallegade 1

HØRINGSSVAR

Høringssvar er vedhæftet.

MATERIALE:
hoeringssvar til miljoekonsekvensvurdering af m5.pdf

Dato: 19-09-2024
Sagsnr: 13.05.16-G01-7-23

Høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for M5

Københavns Kommune har fra den 1. august til den 26. september 2024 sendt Miljøkonsekvensrapport for M5 i høring. Frederiksberg Kommune vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar og ydermere for inddragelsen i selve udarbejdelsen af Miljøkonsekvensrapporten. Frederiksberg Kommune har i den forbindelse givet input og eventuelle kommentarer til de mere konkrete kapitler og miljøforhold. Dette høringssvar er derfor mere principielt i forhold til den overordnede tidsplan og valg af linjeføring.

Et meget presserende problem for den nuværende Metro er, at der er kapacitetsproblemer på M1/M2 over "Havnesnittet". Disse problemer vil kun være stigende de kommende år. Det er i sig selv positivt for passagertallene for metroen, men et problem, hvis der ikke kan skabes plads til de brugere, der ønsker at benytte Metroen. Frederiksberg Kommune vil derfor opfordre til, at det prioriteres at udforme en løsning, der bidrager til at mindske denne udfordring.

Den bedste og mest fremtidssikrede løsning er at vælge den Sydlige løsning i Miljøkonsekvensrapporten og videreføre denne linjeføring fra Københavns Hovedbanegård over en mulig station ved Gammel Kongevej til Forum, Stengade og Rigshospitalet i fase 1 - med åbning i 2035. Ved at vælge den Sydlige løsning og en forlængelse af denne vil der blive skabt en større synergi med den eksisterende metro. Løsningen vil sikre kobling til den nuværende metro både på Sjællandsiden og Amagersiden og vil tilvejebringe et mere robust metronet og en mere attraktiv kollektiv trafik generelt.

Ud over et mere robust metronet og en mere attraktiv kollektiv trafik vil en løsning med en forlængelse af den Sydlige fase 1 også give markant flere borgere, brugere, pårørende og ansatte en lettere adgang til regionens største hospital og hele rigets absolutte specialisthospital. Ikke kun en forbedring for borgere og patienter i København og på Frederiksberg, men for brugere af Rigshospitalet fra hele riget.

BORGMESTER MICHAEL VINDFELDT · RÅDHUSET · 2000 FREDERIKSBERG
TLF: +45 3821 2030 · BORGMESTEREN@FREDERIKSBERG.DK

Frederiksberg Kommune vil ydermere bemærke, at det i Frederiksbergs Kommuneplan for 2021 er indarbejdet, at der ved en ny metroforbindelse under havnen skal være mulighed for at betjene Forum Station. Endelig vil Frederiksberg Kommune igen fremhæve behovet for, at der i den fremtidige planlægning og undersøgelser af mere metro ikke alene fokuseres på metrobetjening af nye byområder i Københavns Kommune, men også på metrobetjening af de eksisterende tætte byområder i resten af de centrale dele af hovedstaden og dermed understøtter de eksisterende by- og boligområder, som i dag har ringere adgang til metronettet, herunder eksempelvis metro til Bispebjerg fra København S.

Frederiksberg Kommune vil gerne takke for det gode samarbejde med Københavns Kommune, imellem ejerne af Metroselskabet generelt samt med Metroselskabet.

Med venlig hilsen

Michael Vindfeldt
Borgmester

Svar til: Høring 64791 af: Søren Lütken

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
574

INDSENDT AF
Søren Lütken

BY
København

POSTNR.
2450

ADRESSE
Teglholmsgade 8C

HØRINGSSVAR

Det er muligvis for sent at introducere nye mulige linjeføringer. Ikke desto mindre noteres det, at der er en proces i gang, hvor metrolinjer, der mest af alt ligner resultater af en tilfældighedsgenerator, skal vurderes i forhold til hinanden, fordi vi åbenbart vil have 'mere metro'. Der synes dog at ligge et skjult kriterium i de tilfældige linjeføringer, der er foreslået. De må for alt i verden ikke udtømme passagergrundlaget med for få linjer – netop fordi vi vil have 'mere metro'.

Således også M5. Hvis man var villig til at tage ved lære af M4s erfaringer, så ville man afholde sig fra at lave flere linjer, der ikke går nogen steder hen. M5s eneste destination er en holm, der endnu ikke eksisterer, og som ved M5s forventede indvielse stadig kun er i sin vorden. Så hvor i alverden skal passagererne komme fra? Amager åbenbart. Som om amargensere har behov for at komme til Lynetteholm. Om 30 år måske. Til hovedbanegården kan de allerede komme via M1 og M2 – og i øvrigt med tog ved lufthavnen. Samtidig forestiller man sig at spærre Margretheholms marina af med en metrobro til betjening af amargensere, der ikke skal til Lynetteholm og fremtidige lynetteholmbeboere, der ingen interesse har i at køre over Amager for at nå frem til hovedbanegården – for det tager angiveligt for lang tid for dem. Derfor skal de i stedet have en historisk lang tunnelforbindelse uden stationer. Til Østerbro. Og hvad skal de så dér? Formentlig videre til hovedbanegården.

Hvorfor så ikke lade dem tage en mere direkte rute via Operaen og Kongens Nytorv? Ikke over Amager, og ikke via en bro, der lukker Margretheholm marina inde. Det er jo umiddelbart let at svare på, for det er der indlysende ikke tilstrækkeligt passagergrundlag til at understøtte. I så fald er der jo kun Opera og omegn, der kan levere passagerer, for Lynetteholm vil ikke kunne levere noget af betydning 10 år fra nu. Man må forstå, at der inviteres til at besøge et klitlandskab om fem år og intet andet. Så antallet af bygninger vil formentlig kunne tælles på én hånd endnu fem år senere. Det ved vi ikke. Der er ingen grunde solgt endnu. Og netop derfor skal M5 hente passagerer fra Amager for at understøtte økonomien, men mest i konkurrence med sig selv på M1 og M2. Eller på M4 ved at tilbyde islandsbryggere en station, der sparer dem turen over Bryggebroen for at bruge den nyåbnede M4 station ved Fisketorvet.

De overvejelser er sikkert allerede medtaget i de vurderinger, der ligger til grund for M5s besynderligere linjeføring, men lur mig om ikke de er indrettet til formålet, at vi vil have 'mere metro'.

For den oplagte løsning vil selvfølgelig være at droppe M5s forlængelse over Amager og lade den gå til Kongens Nytorv via Operaen – og så forlænge den med den formentlig mest passagerunderbyggede rute via Nørreport og derfra til Riget og Bispebjerg – Hospitalslinjen. Det løser et alment københavnerbehov, som kan understøtte økonomien i en linjeføring til en endnu ikke etableret halvøs beboere. Beboere, som dermed i fremtiden kan glæde sig over en direkte forbindelse til Københavns centrale hospitaler – en linje som rent faktisk har en destination og ikke blot er en cirkel – og i dette tilfælde endda kun en halvcirkel – der ikke går nogen steder hen.

Men det er netop her, algoritmen i tilfældighedsgeneratoren har en uheldig - og givetvis tendentiøs – drejning. Hvis man udtømmer alle de gode destinationer i én linjeføring, så undergraver man økonomien i andre fremtidige linjeføringer. Hvor skal de så hente passagerer fra?

Det er klart, at det er et valg, i hvilket også burde indgå overvejelser om, hvorvidt København ganske enkelt er for lille til at understøtte et metronetværk som i andre storbyer, som oftest har millioner af indbyggere som grundlag. Her kan en smule snusfornuft måske være på sin plads. Metrobyggeri er dyrt. Det er også klimabelastende. Den klimabelastning, selve metrobyggeriet repræsenterer, kan tage årtier at spare afhængig af, hvilken transportform, man tror, man erstatter. Jo flere passagerer per linje, jo bedre ser regnskabet ud. Hvis vi ikke taler for meget om den del og kun fokuserer på driften, ser det lidt bedre ud. Men hvis vi i stedet gør det rigtig bekvemt dér, hvor der er rigtig mange passagerer, og ofrer CO2-budget på metrobyggeri netop dér, så kunne vi optimere elektrisk busdrift andre steder i byen. Det er væsentligt mindre klimabelastende og 'forulemper' relativt færre passager, der ikke får en metro.

Det eneste, der står i vejen for den filosofi, er, at København åbenbart vil have 'mere metro' for enhver pris – og gerne med tilskud fra Staten og dermed resten af landets indbyggere – fordi man så gerne vil være storby med stort S. Men de anstrengelser kunne vi gerne spare os. Om 200 år er det hele alligevel oversvømmet. Også den Lynetteholm, som man er så forhippet på at betjene. Må vi gerne tage de lidt længere briller på?

Svar til: Høring 64791 af: Søren Stenderup Jensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
573

INDSENDT AF
Søren Stenderup Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
SIRIUS advokater

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Dampfærgevej 10, 2. sal

HØRINGSSVAR

På vegne af DK Jern og Metalhandel ApS skal jeg herved meddele, at DK Jern og Metalhandel ApS i det hele kan tilslutte sig det høringssvar, som Accura på vegne af Norrecco A/S har indleveret den 24. september 2024.

DK Jern og Metalhandel ApS vil blive lige så ramt af en ekspropriation af sit lejemål på Prøvestenen som Norrecco A/S.

Svar til: Høring 64791 af: Fane Groes

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
572

INDSENDT AF
Fane Groes

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 27

HØRINGSSVAR

Jeg skriver for at kommentere på forslaget om at den nye metrolinje M5 skal være som højbane gennem området på Margretheholmen og havnen Lynetten. Jeg kan forstå at det er en ekstra omkostning på 1,5 milliarder kroner, hvis metroen skal graves ned på denne strækning og at argumentet for ikke at grave metroen ned er at spare de 1,5 milliarder kroner.

Jeg synes det lyder som en meget kortsigtet løsning at lave metroen som højbane i stedet for at grave den ned. Nok kan der spares 1,5 milliarder i her og nu, men på lang sigt mener jeg ikke det er en besparelse. Ved at lave metroen til højbane, skal et stort grønt område midt i København laves om til metro område (et område som metroen enten går lige hen over eller et område som ligger bag metroen ifht. hvor de bor mennesker og hvor der er veje der fører til dette grønne område). Derudover ser det ud som om at 2/3 af havnen Lynetten havn skal elimineres.

Jeg vil mene at hvis de nuværende og fremtidige beboerne i området bliver spurgt, så har dette grønne område og havnen større nytteværdi end de 1,5 milliarder kroner som der kan spares. Et simpelt regnestykke kan illustrere denne pointe. Hvis der kommer til at bo 35.000 mennesker i området på Margreholmen, Refshaleøen og Lynetteholmen og hvis vi forstiller os at disse beboere skal i de næste 100 år leve med en metro der er over jorden, så kan der udregnes hvor stor en omkostning de 1,5 milliarder kroner er pr beboer i området pr år. Dette regnestykke bliver 1.500.000.000/(100*35.000)= 1.500.000.000/3.500.000=428,57, hvilket svarer til en udgift på 428,6 kroner pr person pr år.

Dette vil sige at hvis hver person i området mister mere herlighedsværdi end 428,6 kroner pr år ved at have en højbane i stedet for en metro under jorden, så burde beboerne (de nuværende og de fremtidige) være interesseret i at betale for at få metroen nedgravet. Vi ved selvfølgelig ikke hvem de fremtidige beboere er, men vi ved er er beboere i kommunen. Jeg vil derfor mene at kommunen kan bestemme at gøre det de nuværende og fremtidige beboere i området selv ville vælge, hvilket er at bruge de ekstra 1,5 milliarder kroner på at nedgrave metroen. Vælg den langsigtede løsning med mere grønt i København.

Svar til: Høring 64791 af: Maria Boisen Schmidt

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
571

INDSENDT AF
Maria Boisen Schmidt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 48

HØRINGSSVAR

Jeg skriver som beboer på i Københavns bedste og mest særlige beboelseskvarter – Margretheholmen - for at udtrykke min bekymring over planerne for den nye metrolinje M5. Jeg forstår, at der er overvejelser omkring at føre metrolinjen i højbane lige igennem vores magiske kvarter. Jeg vil gerne på det kraftigste argumentere for, at metroen (både her og andre steder) bør være nedgravet.

Jeg er på ingen måder imod byudvikling, og er endda heldig nok til at bruge store dele af mit arbejdsliv på ejendoms- og byudvikling. Når man har bosat sig et sted som Margretheholm, som ligger op og ned af et perspektivområde som Refshaleøen, er man også indstillet på og forberedt på, at være en del af udvidelsen af byen med de fordele og ulemper, det medfører. Jeg skal således på ingen måde tale imod etableringen af metro, som i min optik er en nødvendighed for, at de nye områder for alvor integreres i byen.

Når det er sagt, så må udviklingen ikke ske på direkte bekostning af den eksisterende og velfungerende by.

Margretheholmen er et fantastisk område. Det areal, hvor det overvejes at føre metroen igennem i højbane, er et af de eneste grønne og lidt mere "vilde" områder i miles omkreds. Mine børn bruger området til at lære at cykle, til at lege gemmeleg i skoven, og de spiller fodbold både i "Fars Fodboldtræning" og med den lokale fodboldklub, BK Margretheholm. Jeg bruger selv området til træning med vores lokale træningsforening flere gange om ugen, og til at solbade ved vores egen lille havn, ligesom vi bruger det til kongespil, rundbold eller andre fællesaktiviteter, når vi har brug for et sted at samle vores venner. En højbane vil ødelægge disse aktiviteter og vores rekreative miljø.

Det er et rekreativt miljø, der ikke kun benyttes af beboere på Margretheholm, men også af de omkringliggende bydele. Jeg ved, at institutionerne på både Amager og Christianshavn ynder at tage på udflugt til vores område, hvor de kan boltre sig mere frit. Der er ingen andre steder i nærheden, der tilbyder de samme muligheder for dels nærhed til naturen, og dels store ordentlige boldbaner for børn. Vores lokale fodboldklub, BK Margretheholm, vil miste deres baner, hvis der kommer en højbane gennem banerne. Det vil være en stor skam for børnene og deres muligheder for at dyrke sport. Adgang til grønne områder og natur har en positiv indvirkning på vores sundhed og trivsel.

Margretheholmen er et fristed, hvor byens borgere kan slappe af, motionere og nyde naturen. En højbane vil reducere disse muligheder og have en negativ indvirkning på vores sundhed og trivsel.

Hertil kommer vores nabo, Lynetteholm Havn, som også med planerne om en metro i højbane, vil blive fuldstændig smadret. Det har de selv indgivet høringssvar om, men jeg vil blot nævne, at ødelæggelse af havnen vil medføre ødelæggelse af endnu mere af vores adgang til natur og luft.

Erfaringerne med at etablere rekreative områder i forbindelse med højbaner er efter min opfattelse og erfaring meget dårlige. I København alene kan vi se, at eksempelvis området under metroen mod Vestamager på hele området efter Christianshavn er fuldstændig dødt, ligesom området ved mit arbejde ved Orientkaj St. er fuldstændig frit for både charme og besøgende (andet end folk i transit), trods områdets oplagte beliggenhed ved vandet. Herudover kan nævnes s-togslinjen ved Nørrebro station, hvor man har brugt årevis – og mange penge – på at forsøge at skabe sammenhæng og "redde" området under højbanen. Erfaringerne fra andre storbyer er de samme. Lad os nu ikke gentage andres fejl, men lære af dem. Lad os ikke ødelægge rekreative områder, når byen sådan sukker efter dem.

En højbane vil medføre meget støj og visuel forurening, som vil påvirke vores livskvalitet i området. Støjen og lyset fra togene vil være konstant og forstyrrende, især om natten, hvilket kan føre til søvnforstyrrelser og stress. Den visuelle forurening vil ændre områdets karakter og æstetiske værdi. En nedgravet løsning vil derimod reducere støjniveauet og give mulighed for at bevare områdets naturlige skønhed.

Området er hjemsted for dyrearter som frøer, padder og flagermus. Jeg skal stille mig meget tvivlende overfor, om disse ikke er beskyttede. En højbane vil kunne forstyrre deres levesteder og true deres overlevelse. En nedgravet metro vil minimere denne påvirkning og bevare biodiversiteten i området. Vi har et ansvar for at beskytte disse sårbare arter, og ikke negativt påvirke deres miljø.

Selvom det er muligt, at en nedgravet løsning kan være dyrere at anlægge, mener jeg, at det er et meget kortsigtet perspektiv. De langsigtede fordele ved at bevare et sundt og attraktivt nærmiljø vil opveje de initiale omkostninger. Et velbevaret nærmiljø vil tiltrække flere beboere og besøgende, hvilket kan føre til øget økonomisk aktivitet og værdi for området. Hertil kommer, at omkostningerne til vedligehold af en højbane med denne placering på sigt langt vil overstige initialomkostningen. Området er havnært og fuldt af både fugt og salt, hvilket vil slide voldsomt på en metroføring i højbane langs vandkanten. Hvis metroen er nedgravet, kommer vi udenom dette problem.

Jeg håber, at disse argumenter vil blive taget i betragtning, og at beslutningen vil falde på en løsning, der beskytter vores nærmiljø og livskvalitet. Det er vigtigt, at vi tænker langsigtet og vælger den løsning, der bedst tjener både mennesker og natur på den lange bane.

Med venlig hilsen

Maria Boisen Schmidt

Svar til: Høring 64791 af: JØRGEN ERIK STRØBECH

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
570

INDSENDT AF
JØRGEN ERIK STRØBECH

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Metro-gruppen A/B Re 22-St 2

BY
København

POSTNR.
1651

ADRESSE
REventlowsgade 22 2 tv

HØRINGSSVAR

Overvejelser om det afsluttede M3 stationsbyggeri Hovedbanegården side 1 – 5.

Høringssvar om det kommende M5 stationsbyggeri samme sted side 6 -7.

Høringssvaret bygger på erfaringerne og overvejelserne fra stationsbyggeriet M3. Derfor sendes de sammen.

1. **CMT´s manglende ordentlighed omkring erstatning for skader på vores ejendoms lejligheder og kældre efter M3 byggeriet,**

1. **Efterfølgende har det vist sig, at CMT har forholdt os de alvorlige følger af hændelsen i august 2015 med indstrømmende vand i stationsboksen og efterfølgende grundvandsfald, sedimentation, jordfaldshul under kældergulv og sætninger i vores ejendomsfundamenter.**

1. **Vi vil derfor ikke acceptere CMTs´ tilbud om erstatning af skade på vores ejendoms lejligheder og kældre som følge af M3´ stationsbyggeriet Hovedbanegården.**

1. **Høringssvar M5: Vi har ikke tillid til CMT´ kommende behandling af os ved M5´ stationsbyggeri Hovedbanegården pga ovenstående.**

1. ***Manglende ordentlighed.***

Historik, summeret fra 2012 til februar 2017:

Vores ejendom har pga. CMT´s entreprenørarbejde været udsat for konstante mangeartede sætninger med både fald og stigninger, vrid, udskridninger, jordfaldshul og uens sætninger langs ejendommens fundament især ved hjørnet.

Metroselskabet har anerkendt, som det fremgår af bilag C fra VILTOFT, at der har udviklet sig revner/ skader under etablering af Metrostation Københavns Hovedbanegård.

Disse skader er blevet sammenlignet med før registreringen af skader af COVI og efterregistreringen af SWECO.

SWECO´s skaderegistrering er herefter blevet prissat.

CMT har efterfølgende for facaderne skønnet at 75 % af facadeskaderne skyldes entreprenørarbejdet. De har dog som de skriver "valgt at forhøje procentsatsen for uforudsete udgifter på facaden fra 10% til 15%. dvs. at CMT mener at vi skal modtager 90% af de af Sweco prissatte skader.

For lejlighederne har CMT valgt at skønne, at de er ansvarlige for 35 % af de af Sweco fundne skader med 10% for uforudseteudgifter. For skader i kælder kun 50%.

Uforudsete udgifter i lejlighederne kan forventes at blive betydeligt større i lejlighederne og i kælderen end på facaden pga større andel af skjulte skader.

De lejligheder der er blevet mest skadet, er beliggende omkring hjørnet Stampesgade 2/ Reventlowsgade 22, langs Stampesgade og der hvor bygningen støder op mod de to naboejendomme. Det samme gælder for kælderen.

A/B accepter CMT¨s tilbud om erstatning for skader på facaden på 90% af skaderne.

A/B kan ikke acceptere tilbuddet om 35% for kælder og lejligheder. Der bliver derfor foretaget en skønsforretning i 2023.

Skønsmændene mente her, at vi stort set ikke er berettiget til erstatning. De begrundede dog ikke deres **afvisning af SWECO-rapporten, de objektive fund, billedmateriale, skriftlige redegørelser, CMT´s MEMO af 2016, CMT´s tilbud osv. med et ord.** Under deres gennemgang af bygningen, der tog under en time, viste det sig, at **de ikke havde forstået omfanget og årsagerne til vores ejendoms bevægelser under metrobyggeriet.** Skønsforretningen var det rene amatør cirkus, en skandale.

Vi havde ikke økonomi til at klager over skønsmændene og bede om en ny vurderingsrunde.

Efterfølgende tilbyder CMT foreningen 100.000 kr. det tidligere tilbud fra CMT var 1,3 mill.

Vi mener ikke at vi er behandlet med ordentlighed af CMT.

Sætningerne beskrives kort i det følgende.

- ***Lidt historie fra 1. groutning i september 2013 til 11. august 2015:***

Vi var stort set enige med CMT om årsagerne til de komplekse sætninger af vores ejendom fra januar 2012 til november 2016 af CMT beskrevet i Memo af 2016 (se kurve nedenfor VV0178 Custom Report 6/2/2012 3/8/2021). Der var også horisontale udskridninger på op til 18 mm (bygningen blev bredere). Er ikke medtaget her for overblikkets skyld.

Vi har dog ikke haft en forklaring på sætningerne fra 12.august 2015 til forår 2017.

Entreprenørudgravningerne, der var afsluttet i januar 2015, havde indtil da været årsag til sætningerne.

Ser man overordnet på de vertikale sætningskurver **efter** 1. groutning dvs. efter september 2013, ses et jævnt fald på 15-16 mm frem til tidspunktet stationsboksen er færdigudgravet. Dog bortset fra etableringen af pumpeboringen ved pæl no 67 P01.473 i maj 2014 der gav et fald på 3 mm rundt om hjørnet af STg. 2, REg. 22.

Fra januar 2015 sker en stabilisering af sætningerne gennem 8 måneder med endda en hævelse på 2 mm frem til 11. august 2015. Rød markering på kort over kurver.

1. ***CMT har forholdt os hændelsen i august 2015 og dens alvorlige følger***

   af indstrømmende vand i stationsboksen og efterfølgende grundvandsfald, sedimentation, jordfaldshul under kældergulv og sætninger i vores ejendomsfundamenter.

- **Vi spurgte i sommeren 2023 Københavns kommune, Teknik og miljø, om de havde haft sager med CMT.**
- **Det havde KK Teknik og miljø med et påbud i august 2015.**

Mellem den 11. og 13. august 2015 fjerner CMT efter planen afstivende bjælker niveau 3 ved KH. Det medførte kraftig vandindstrømning i stationsboksen og samtidigt grundvandsspejls fald på ydersiden af boksen.

Ovennævnte anmeldte CMT til KK Teknik og Miljø den 12. august 2015.

CMT havde efterfølgende svært ved at styre grundvandsspejlet i efteråret 2015, måske også igen november 2016 – februar 2016. Her har vi ikke oplysninger.

Måske var det også årsagen i 2013-14, da der i denne periode lå vand på kældergulvet.

KK Teknik og Miljø sendte os i forbindelse forespørgslen i 2023 det skriftlige materiale, der efterfølgende blev udvekslet mellem KK T/M og CMT.

CMT får 2015-09-03:

- **” Påbud om at klarlægge omfang af påvirkning af grundvandsmagasinerne som følge af indtrængende vand på Metrobyggepladsen Københavns Hovedbanegård”.**

De væsentligste breve har vi samlet i en mappe med mails, kurver, og fra hvem de er sendt.

Materialet bidrager på afgørende vis med at forklare den sidste del af sætningerne i fundamenterne under ejendommen fra august 2015 til marts 2017, dvs. de sætninger som **ikke** fremgår af Metroselskabets Memo af 2016-09-01.

Det drejer sig om sætningerne (3-4 mm) august 2015 – januar 2016 og (4 mm) november 2015 – februar 2016. Ses ved tidslinjens røde markering, se på kurvenVV0178.

Det kan umiddelbart se kompliceret ud men for os har det store betydning.

På grund af ovennævnte hændelse med nedtagningen af afstivningen i stationsboksen falder grundvandsspejlet udenfor stationsboksen den 12. august på timer, min. 1,5 m.

For at kompensere for dette fald sættes ind hældningen af vand på ydersiden af stationsboksen op til mere end det 3 dobbelte.

For at rette op på grundvandspejlsfaldet på ydersiden af stationsboksen på næsten 2 m øges vandgennemstrømning i området. Vandgennemstrømningen blev øget fra 15-17 m3/t til op til 48 m3/t fra 12. august 2015 og de følgende måneder.

Denne gennemstrømning af vand sker i de store sandlag mellem morænelaget og kalken i dybden. Foreningen har ikke målinger fra senere.

Grundvandsspejlet stabiliseres i løbet af oktober men vandgennemstrømningen er stadig på et højt niveau 3 x højere end normalt.

CMT har udført korte pumpeforsøg og har konstateret, at problemet hidrører fra skaktens nordøstlige

hjørne. Man vil ikke identificere problemet nærmere, da det kræver opgravning og undersøgelser, som kan påvirke det nuværende system.

- **Ved stationsboksens nordøstlige hjørne ligger hjørnet af vores ejendom.**

Der sker nu en sedimentation i sandlaget i efteråret 2015 på grund af den øgede vandgennemstrømning, fra 15-17 m3/t til 48 m3/t, specielt er sedimentation størst der hvor der tidligere er sket en overudgravning i marts 2013, pæl nr.67, ved hændelsen med det knækkede bor og siden ved etableringen af pumpeboringen i maj 2014. Begge lige ved hjørnet af vores ejendom, se Memo af 2016.

Denne type sedimentation sker stille og roligt over de følgende måneder september til januar.

Ved selve hændelsen den 11. august ses, som CMT skriver, ingen sætninger. De kommer i løbet af perioden september 2015 til januar 2016. Sandlaget sedimenterer og der ses frem til januar 2016 et fald på 3-4 mm med stabil hældning koefficient.

For at belyse evt. sedimentation undersøger CMT den 18. november 2015 det kapillærbrydende lag under vores kældergulve. Der opdages et "tørt" jordfaldshul på 2,5 m3. Der fyldes umiddelbart beton i hullet for at sikre ejendommen mod yderligere skade. (CMT´s egen formulering).

Fra januar 2016 stabiliserer sætningerne sig bortset fra groutningen i maj 2016 der giver en hævelse på 2 mm omkring hjørnet.

Inden stationsboksen lukkes, sker der igen en markant sætning omkring hjørnet på 3-4 mm, fra midt november 2016 til midt februar 2017. Den sætning har samme hældningskoefficient, som den ovenfor beskrevne sætning. Ses ved tidslinjens sorte markering, se på filen 2024-03-27 Vertikale bevægelser.

Denne hændelse ligner til forveksling den fra august 2015. I korrespondancen fra august 2015 omtales af CMT, at de ved næste fjernelser af afstivning vil gøre det mere skånsomt. Der er ikke flere anmeldelser til Københavns kommune.

- ***Vi har nu vist, at samtlige sætninger fra efteråret 2012 til foråret 2017 skyldes en kombination af forudsete og uforudset hændelse ved etableringen af M3´ Metrostation Hovedbanegården.***

Ejendommens laveste registrerede niveau for hele byggeperioden nås her i februar 2017**, - 16 mm.**

Lægges længden af **alle vertikale bevægelsesvektorerne sammen giver det mindst 45 mm**, hvor bevægelserne i ejendommen har været størst. Som det ses af kurverne, er disse bevægelser forskellige, største omkring hjørnet af ejendommen. Her er den også mest sårbar.

Ud af de mindst 45 mm skyldes de ca 16 mm forudseelige hændelser, de mindst 29 mm uforudset hændelser/ulykker under entreprenørarbejdet. Heraf de 6-9 mm ved sedimentationen efter de uforudsete hændelser med fald i grundvandsstanden 2 gange.

Vi har ikke her taget den horisontale udskridning med der næsten var ½ del af den vertikale bevægelse.

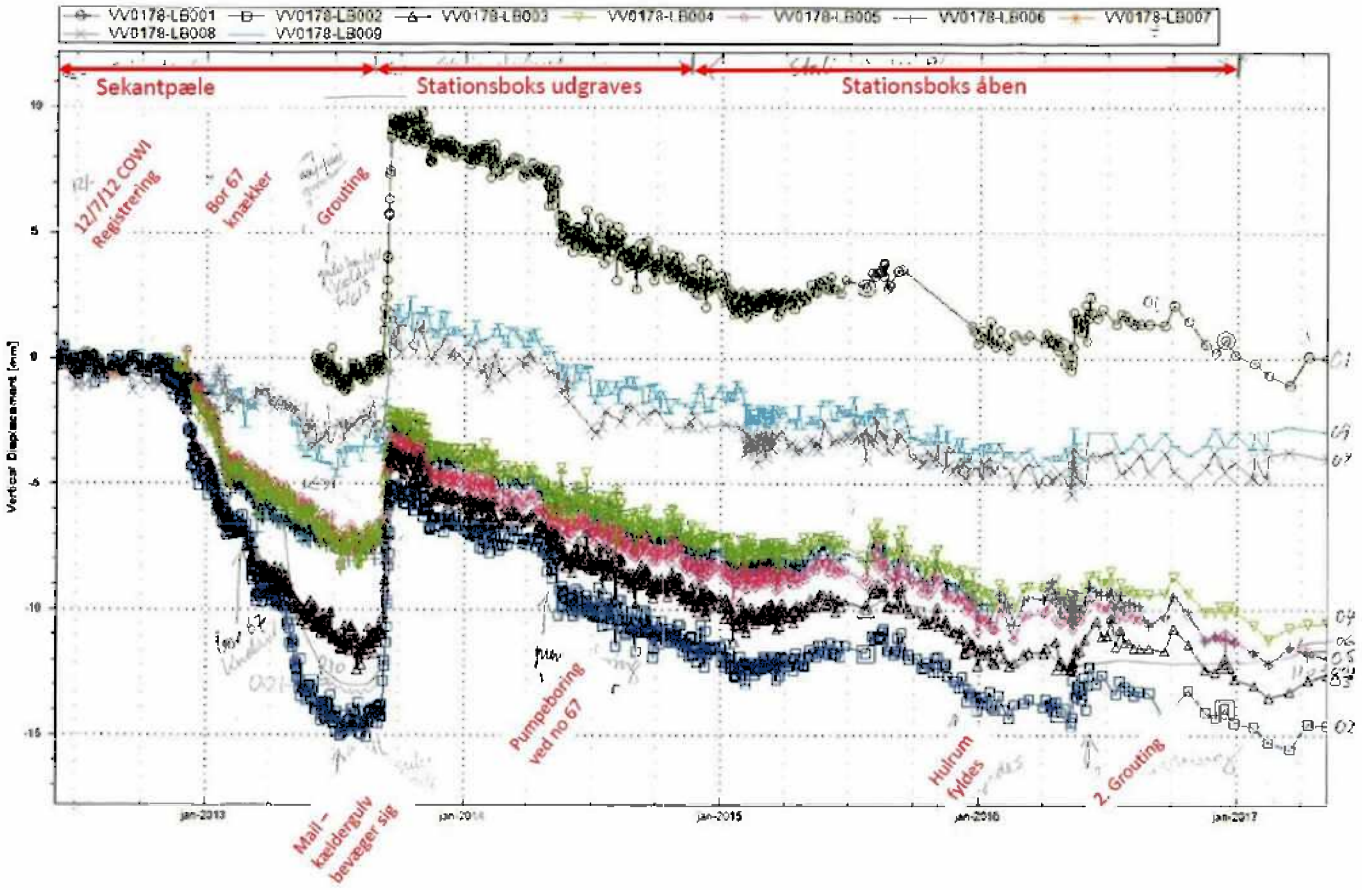
Kurverne, der er blevet brugt, se nedenfor VV 0178, er "Opmåling af nivelleringsbolte 2021 på ejendommen Stampesgade 2/ Reventlowsgade 22 fra 8/2 2012 – 3/8 2021". Numrene på kurven refererer til nivellerings bolte på ejendommen. Ejendommen er en vinkelejendom. Der hvor bevægelserne er størst se ved boltene omkring hjørnet, dernæst boltene mod Stampesgade, så mod Reventlowsgade. Boltene i gården har næsten ikke bevæget sig.

- **CMT har forholdt os hændelsen i august 2015 med grundvandsspejlet og følger her af, sedimentation, årsagen til jordfaldshullet og yderligere sætninger på ca. 7 mm.**

- **Vi har haft statiker, der har kendskab til vores ejendom og dens undergrund til at**

vurdere oplysningerne fra KK-miljø og teknik og Sweco, samt ovenstående tekst.

VV0178 Custom Report 6/2/2012 3/8/2021



1. ***Af ovenstående årsager kan vi <u>ikke underskrive en aftale</u> om erstatning af skade på vores ejendoms lejligheder og kældre som følge af M3´ stationsbyggeriet Hovedbanegården.***

1. ***Høringssvar M5 Station Hovedbanegården:***

<u>Vi har ikke tillid til CMT´ kommende behandling af os ved M5´ stationsbyggeri Hovedbanegården.</u>

Pga ovenstående, har vi derfor gjort os foreløbigt følgende overvejelser om det kommende forløb:

- **<u>Erstatning/kompensation/genhusning/ekspropriation</u>*:***

1. **Erstatningsregimet for skader på ejendomme vendes**, således at bevisbyrden tilfalder Metroselskabet, der fuldt og helt skal kompensere skader på ejendomme, medmindre det kan bevises, at skaderne ikke skyldes byggeriet.

1. Det skal sikres, at **ejendommene kan vedligeholdes udvendigt under byggeriet**. Det må forventes, at der vil være et forhøjet slid på ejendommene på grund af metrobyggeriet. Kompensationen skal tilrettelægges, så dette ydre slid ikke ligger ejendomme og ejere til last.

1. **En kompensation for støj og andre gener**, som byggeriet medfører. Der findes allerede en erstatnings historik fra det seneste byggeri. De konkrete principper og tal bør justeres så **støjpigs over flere timer ikke blot udjævnes over dagen.**

1. **Det skal være muligt at blive genhuset** i den periode af byggeriet, hvor belastningen er størst. Genhusningen skal selvfølgelig foregå indenfor de geografiske rammer, som tillader de genhusede at fortsætte arbejdes/skole/rekreativt liv i nogenlunde uændret form.

1. **Det skal være muligt at få købt/eksproprieret sin lejlighed af Metroselskabet**. Allerede nu er det stort set umuligt at få solgt andels- eller ejerlejligheder på almindelige markedsvilkår og beboerne er de-facto stavnsbundne i mange år. Prisen på et salg til Metroselskabet bør være identisk med den gennemsnitlige markedspris i et ikke byggeramt sammenligneligt område på Vesterbro på det givne salgstidspunkt. Denne løsning vil formodentlig være den billigste for Metroselskabet. Bortset fra administrationsomkostninger kan Metroselskabet på indtægtssiden udleje i byggeperioden og efterfølgende sælge lejligheden.

1. **Det skal sikres, at ejendomme ikke lider tab på manglende lejeindtægter**. Vi har i Andelsforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22 lidt et længerevarende tab på manglende udlejning af forretningslokaler i kælderen, som vi ikke har kunnet udleje på grund af skaderne fra M3/M4-byggeriet, der blev afsluttet i 2019, men hvor det endnu ikke har været muligt at få en acceptabel aftale med Metroselskabet om erstatning for skaderne. Det er fuldstændig uacceptabelt, at vi nu står til at lide et tab på udlejning af disse lokaler frem til 2035.

1. Der bør gives **en rimelig kompensation til de nuværende beboere, som ligeledes boede i området under anlæggelsen af M3/M4**. De kommer til igen at skulle underkastes

metrobyggeri og dermed 'tage en for holdet' for anden gang. Denne historiske kompensation er uafhængig af den kompensation, der gives i forbindelse med støj og andre gener.

1. **Metro bør give tilskud, hvis man flytter**, da omkostninger til flyttefirmaer stiger grundet den svære adgang til ejendommene.

1. **Rammerne for disse tiltag bør fra starten være klare og transparente** med størst mulig fleksibilitet. Ingen skal tjene på eller spekulere i økonomiske fordele ligesom ingen skal straffes økonomisk for det kommende byggeri.

Svar til: Høring 64791 af: Helle Skjoldager Larsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
569

INDSENDT AF
Helle Skjoldager Larsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Classensgade 56

HØRINGSSVAR

Åh - jeg skriver på vegne af mennesker, hunde, egern, hejrer, ænder og mange andre fugle: tag ikke Østre Anlæg fra os, det er vores det bedste åndehul, uudværligt for så megen livsglæde. Der må være et andet sted at lave metrobyggeri, hvor det ikke ødelægger livsglæden for så mange.

Svar til: Høring 64791 af: Amager Vest Lokaludvalg

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
568

INDSENDT AF
Amager Vest Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Københavns Kommune

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sundholmsvej 8

HØRINGSSVAR

Vedhæftet finder du Amager Vest Lokaludvalgs høringssvar

MATERIALE:
amager vest lokaludvalgs hoeringssvar mkv metro m5.pdf

Amager Vest Lokaludvalg
høringssvar

Økonomiforvaltningen
Metrolinje M5
Rådhuspladsen 1

Amager Vest Lokaludvalgs svar på høring angående miljøkonsekvensrapport for Metro M5

Amager Vest Lokaludvalg (AVLU) ønsker med dette høringssvar at fremhæve nogle muligheder som M5 Metrolinjen tilbyder, samt at påpege en række problemstillinger. Linjeføringen af M5 metroen bevæger sig igennem Amager Vest fra havnen / Axel Heides Gade under Amager Fælled til DR-byen og herfra under en række boligområder. Den forlader bydelen ved Sundbyøster Plads. De to stationer og en skakt vil lokalt skabe store forandringer i byrummet.

Metrostation Bryggebroen:
Driftsfasen
Etableringen af metrostation i Axel Heides Gade giver gode muligheder for ved reetablering efter byggeperioden at skabe en god langsigtet løsning på de nuværende trafikale udfordringer og etablere en grøn forskønnelse af byrummet, der inviterer til ophold. Løsningen af de trafikale udfordringer består i at gøre det midlertidige stop for gennemkørsel på gaden Islands Brygge i anlægsperioden permanent. Herved forhindres gennemkørende biler, og der kan laves en løsning således, at de mange cyklister over Bryggebroen undgår krydsende biler i gaden.

Anlægsfasen
Lastbilstrafikken i anlægsfasen kan reduceres kraftigt ved i stedet at sejle den opgravede jord til behandling og deponering. Byggepladsen ligger helt ned til havnen. Materiellet til at sejle jord fra depotet i Nordhavn til Lynetteholmen må også kunne anvendes her.

Den korte afstand til beboelser giver store bekymringer for kraftige vibrationer og langvarige voldsomme støjgener fra byggepladsen.

25. september 2024

Sagsnr.
2024-0317212

Dokumentnr.
2024-0317212-1

Sagsbehandler
Kenneth Schelbech Dollerup

Sekretariatet for
Amager Vest Lokaludvalg

Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN nummer
5798009800442

amagervestlokaludvalg.kk.dk

Metrostation DR Byen:
Lokaludvalget mener, at for at få den tunge lastbilstrafik fjernet fra beboelsesområder i bydelen bør alle tre rundkørsler på Ørestad Boulevard nedlægges inden opgravningen til det underjordiske parkeringsanlæg og metrostationen påbegyndes.

På borgermødet den 21. august 2024 blev vist en tegning med en mulig udluftningsskakt på Amager Fælled. Løsningen var under overvejelse pga. problemer med etablering af skakten ved stationsbyggeriet. Hvis det bliver aktuelt at undersøge denne mulighed nærmere, kræves yderligere miljøkonsekvens-undersøgelser, da området er et fredet vådområde med kritiske arter som spidssnudet frø og snog.

Tunneldybden
Lokaludvalget er bekymret for at prioriteringen af CO_2 besparelsen ved den højtliggende linjeføring og stationer ikke kun indebærer forøgede vibrationer og støj i anlægsfasen i de nærmeste bebyggelser, men at det også vil give kraftige permanente støjgener i driftsfasen. Vi referer til Cityringen, hvor stationer og tunneler ligger væsentligt dybere, men hvor der fortsat er støjgener for beboelserne over linjeføringen.

Både i Axel Heides Gade og Urbanplanen er der meget kort afstand til beboelse. Der er stor bekymring for at fokus på CO_2 besparelsen ved den højtliggende metro medfører permanente støjgener for beboerne i de nærmeste ejendomme.

Lokaludvalget har også en bekymring for, at den højtliggende tunnel under Amager Fælled vil påvirke naturen i en uheldig retning og måske resultere i permanente forandringer. Området er i dag i vigtigt vådområde. Bekymringen angår bl.a. om eventuelle revner i det øverste lerlag kan resultere i udtørring af området.

Venlig hilsen
Amager Vest Lokaludvalg

Svar til: Høring 64791 af: Susanne Birkebo Berthelsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
567

INDSENDT AF
Susanne Birkebo Berthelsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Stockholmsgade 23, 1.th

HØRINGSSVAR

Som mangeårig beboer med direkte udsigt til Østre Anlæg, fik jeg et chok under læsningen af de planer man opererer med i forbindelse med ny Metrolinje (M5). Det kan ikke passe, at der ikke findes anden løsning end at ødelægge Østre Anlæg. Formanden for Indre By Lokaludvalg, Bent Lohmann har et forslag, der står i et interview i Københavnerliv 15.09.2024. Andre kloge hoveder har garanteret også andre løsninger. Løsninger der ikke går ud over et gammelt, smukt historisk anlæg. Der hver dag er til stor glæde for både store og små mennesker. Gåture i natur, lege på legepladsen, høre på fuglesang, kigge på stjerner, se på svaner osv. Metrobyggeri i Østre Anlæg vil medføre store gener, støj og larm, tung trafik, voldsom indgriben i naturen og det i et fredet området. Det kan bare ikke passe. Tænk nu alternativt.

Svar til: Høring 64791 af: Djawed Kimouche

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
566

INDSENDT AF
Djawed Kimouche

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sundbyøster Skole

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Smyrnavej 5-7

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Jeg skriver på vegne af eleverne i en 6. klasse på Sundbyøster Skole. Nedenstående er, hvad de har skrevet ang. et metrobyggeri ved Sundbyøster Plads:

VESTI OG OLIVER

Kære kommune. vi bruger meget af vores skoledag på legepladsen ved sundbyøster plads. vi har mange gode år på legepladsen og vil ikke have at den skal væk. vi vil gerne blive ved med at få minder og gode oplevelser der. Har i tænk på skolen og os børn som der bruger den. alting skal ikke handle om en selv, men tænk lige over det. Børnene for problemer med at finde forældre om morgenen og eftermiddagen i myldretiden. min fætter får børn som muligvis skal gå på skolen. håber i vil lytte til mig og mine venner. god dag :)

Kære Københavns kommune.

Jeg syntes at det er en rigtig dårlig ide at ligge en metrostation ved sundbyøsterplads. Fordi at når i starter byggeriet kommer det til at larme rigtig meget for de børn der har undervisning. Fordi at isbjørne legepladsen er sådan en god legeplads. Og der er også masser af natur og små insekter der elsker den natur der er og børnene på skolen elsker den legeplads. Jeg håber at i vil lytte til det jeg har skrevet. Fortsat god dag.

Hej jeg hedder Bertram

Og jeg synes i er nogle virkelig dumme hvis i laver en metro på hjørnet hvor der er mega maget natur hvor der bor masser af insekter der vil dø hvis i ligger en metro og det ligger også lige ved en skole og hvis der pluslig kommer en 0 klasse ind på bygge pladsen og så bliver han/hun kørt ned splat!!!!!

Hej

Jeg er utilfreds med at der skal bygges en metro henne ved isbjørnelegepladsen jeg vil have at den skal blive der hvor den er så mine fremtidige børn kan få muligheden for at lege på den og at jeg har leget på den siden jeg var lille jeg håber i vil lytte til min klage.

Kære Kommune

Har I tænkt på, hvor mange børn der bruger Isbjørnelegepladsen? Og det er virkelig en sjov legeplads. Mange børn elsker den, så jeg synes, at I skal stoppe!!! Og det er lige ved siden af vores skole.

Kære Kommune

Vi vil ikke have at I river Isbjørnelegepladsen ned!

Kære Kommune

Vi er mange børn på Sundbyøster skole som bruger legepladsen og holder meget af den. Der er også mange børn fra andre børnehaver længere væk som også bruger legepladsen. Derfor skal i genoverveje at rive den skønne legeplads i stykker. :)

Hej kommune

Jeg er en elev fra Sundbyøster skole, hvorfor skal i lægge en metro lige ved skole please stop.

Til kbh kommune.

Hej

jeg synes ikke at det er godt vis i bygger en metro på en perfekt legeplads til børn under 100 år. Der er en skole lige ved siden og det gider de nok ikke at høre på jer der bygger i 50 år. KBH bare ikke gør det!

Hej kommune.
Jeg vil bare gerne minde jer om at det ligger op ad en skole fyldt med børn.

Kære kommune, er i klar over at i ødelægger natur. hjørnet er et sted børn leger og har det sjovt. :(

Hej Kommune

Hvorfor ødelægger I sådan et flot sted med en meget flot isbjørn?

I Laver bare en Metrostation, når der allerede er en bus :)

Kære Kommune

Jeg er helt ligeglad fordi vi skal snart gå på en ny skole. Men jeg bliver meget lidt glad, hvis I ikke bygger det på legepladsen.

Kære københavns kommune,

Vi synes det er en meget dårlig ide at lave metro på sundbyøsterplads. På trods Af der ligger en skole lige ved siden af. Byggeværket kommer til at forstyrre Undervisningen, og det er jo også den legeplads de bruger i frikvarterne. Derfor synes vi at det er en Dårlig ide.

Kære kommune har i nogensinde tænkt over at i ødelægger de nye elevers fremtid og barndom. og der er mange store minder på isbjørnslegepladsen for de store der har gået på Sundbyøsterskole. Det ikke bare de store det betyder meget for det også.

Svar til: Høring 64791 af: Kamilla Ryding

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
565

INDSENDT AF
Kamilla Ryding

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Dansk Forening for Rosport, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark

BY
Brøndby

POSTNR.
2605

ADRESSE
Brøndby stadion 20

HØRINGSSVAR

Høringssvar er vedlagt som pdf.

MATERIALE:
hoeringssvar til miljoekonsekvensrapporten for metrolinjen m5 dffr dkf ds og flid.pdf

24. september 2024

Til Københavns Kommune.

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport takker for lejligheden til at kommentere planerne for en kommende metrolinje M5. Som foreninger for de 11 lystbådehavne i Københavns Havn og de godt 50.000 brugere af Københavns Vandarealer, har vi med stor interesse læst miljøkonsekvensrapporten.

Foreningerne har særligt fokus på linjeføringen ved Margretheholm Lystbådehavn, hvor vi her kun ser linjeføringen gennem en tunnel som en mulighed. Hvis man vælger en af de andre løsninger – viadukt eller dæmning – vil det få store konsekvenser for aktiviteterne i Margretheholmens Havn samt de øvrige rekreative aktiviteter i området.

En linjeføring på højbane vil permanent lukke muligheden for, at mastebåde kan komme ind og ud af havnen. Margretheholm Lystbådehavn vil i forvejen blive begrænset af de nye vejbaner til jordtransport til Lynetten / Lynetteholm. Både den ene og den anden højbane vil fjerne havnens funktionalitet og reelt nedlægge en af Danmarks største lystbådehavne. Foreningerne vil derfor på det kraftigste opfordre til, at man vælger den alternative løsning, hvor der bores en tunnel.

Planlægningen af metrolinje M5 foregår parrallet med udbygningen af Refshaleøen, som bygger på bl.a. ønsket om transformation og respekt for kulturarv og kreative miljøer. Også Metroselskabet formulerer et ønske om at bevare kulturarv og rekreative områder (og afbøde gener i etableringsfasen) og at understøtte byplanlægningen. Vi undrer os derfor over, hvis valget falder på en (delvis) destruktion af Margretheholms Havn. Vi vil pege på, at de overordnede visioner (for både byudviklingen og fremtidssikring af den offentlige transport) må understøtte valget af en tunnelløsning.

Vi vil derudover også bemærke, at der er et behov for etablering af en kanal til robåde, kajakker og andre småbåde, som erstatning for lukning af Lynetteløbet. Dette behov har fået politisk opmærksomhed i Københavns Kommune og der er nu afsat 900.000 kr. på budget 2025 til en forundersøgelse af en kanalløsning, der har udmunding ved Margretheholmens Havn. Dette underbygger valget af en tunnelløsning for linjeføringen for Metro M5.

Margretheholm Lystbådehavn har måtte acceptere en klapbro til de meget omfattende jordtransporter, der i sig selv er en stor begrænsning for lystbåde med master. Flere højbaner med tilhørende støjforurening gør det vanskeligt at opretholde det særlige sejler- og havnemiljø, som nydes af langt flere københavnere end klubbernes medlemmer.

Foreningernes bemærkninger er givet på baggrund af de meget indgribende planer for Københavns Havn med Lynetteholm, Højvandslukke, bro til jordtransport over Margretheholm Lystbådehavn og Cykelbro fra Langelinie Lystbådehavn til Refshaleøen. Tilsammen har disse projekter skabt en betydelig uro og bekymring for fortsat sejlads i Københavns Havn, særlig for mastebåde. Lukningen af Lynetteløbet har tilsvarende været til betydelig ulempe for sejlads i småbåde.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne
Jesper Højenvang
Direktør

Dansk Sejlunion
Anders Kristensen
Direktør

Dansk Kano- og Kajakforbund
Nina Øverberg
Udviklingschef

Dansk Forening for Rosport
Bent Jørgensen
Sekretariatschef

Svar til: Høring 64791 af: emma

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
564

INDSENDT AF
emma

VIRKSOMHED / ORGANISATION
skole

BY
københavn

POSTNR.
2300

ADRESSE
smyrnavej

HØRINGSSVAR

KÆRE KOMMUNE JEG SYNDES DET ER SÅ DÅRLIGT AT I SKAL LAVE EN METRO VED SUNDBYØSTERPLADS FORDI ISBJØRNE LEGEPLADSEN ER SÅ GOD OG STOR OG DEN HAR VÆRET DER HELE MIT LIV OG DET ER VERDENS BEDSTE LEGEPLADS OG VIL GERNE HAVE AT MINE BØRN OGSÅ FÅR MULIGHEDEN FOR AT VÆRE PÅ DEN BEDSTE LEGEPLADS OG DET KOMMER TIL AT LARME SÅ MEGET OG SUNDBYØSTER SKOLE KOMMER TIL AT BLIVE IRRITERNEDE FOR BØRNENE AT VÆRE TIL FRIKVARTER OG DET TAGER 10 ÅR SÅ NEJ TAK OG DE ANDRE PÅ SUNDBYØSTER SKOLE KOMMER TIL IK OG NYDE DEN GODE OG DEJLIGE LEGEPLADS MEN I ER MEGET VELKOMMEN TIL AT GØRE DET ET ANDET STED MVH EMMA<3

Svar til: Høring 64791 af: Magnus Månsson

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
563

INDSENDT AF
Magnus Månsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Eslövs kommun

BY
Eslöv

POSTNR.
24180

ADRESSE
Eslövs kommun

HØRINGSSVAR

Kommunstyrelsens arbetsutskott i Eslövs kommun beslutar att lämna följande yttrande:

Eslövs kommun anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

Eslövs kommun förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm för att det anses vara det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn. Eslövs kommun framhåller vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5

Svar til: Høring 64791 af: Mette Vang Rasmussen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
562

INDSENDT AF
Mette Vang Rasmussen

BY
københavn

POSTNR.
1432

ADRESSE
luftmarinegade 74

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende - ansvarlige for metroprojektet, politikere og hvem der ellers må føle sig berørt

Vi henvender os ifm. høringssvar for miljøkonsekvenser for metrolinje M5; vi ønsker at udtrykke vores store bekymring over forslaget (og undren i det hele taget) om at anlægge en højbane gennem Margretheholmen herunder ødelægge et af byens få tilbageværende grønne områder samt nedlægge størstedelen af en havn.

En højbane gennem Margretheholmen vil udover at ødelægge områdets visuelle unikke fremståen påvirke områdets beboelighed herunder trivsel for både børn og voksne. Dertil kommer, at det uden tvivl vil reducere antallet af besøgende, der ynder at tilbringe tid på området og benytte sig af dets mange faciliteter. Kære Jer: Der er jo ingen erfaring for, at højbaner forskønner bydele eller fremmer beboernes trivsel snarere tværtimod. Med en højbane vil støjniveauet både under byggeriet men også efter betyde, at den generelle trivsel og livskvalitet for voksne, bøn og unge vil reduceres i betragtelig grad, en trivsel som allerede ift. børn og unge er under pres. Hvordan kan I overveje at ødelægge et område, hvor netop børn og unge oplever at kunne trække sig fra byens larm og støj og få en pause i rolige omgivelser samtidig med, at de kan være tæt på skoler og uddannelsesinstitutioner, hvor de kan dygtiggøre sig og bliver sunde, raske samfundsborgere i trivsel, borgere der på sigt kan bidrage til vores fælles samfund? Med en højbane herunder en placering som anført gennem Margretheholmen vil et støjniveau som beskrevet øge stressniveauet og uden tvivl medføre, at familier - hvor både mor og far har overskud til at arbejde bl.a. pga. områdets mange muligheder - vil søge andre steder hen. En højbanes placering som beskrevet vil fjerne åndehullerne; de grønne områder hvor der restitueres og lades op vil afløses af betonområder, som kun vil medføre tomhed og menneskelig distance, ligesom havnen som af masser af mennesker bruges på daglig basis - børn (og voksne) dyrker maritime fritidsinteresser sammen eller hver for sig, fællesskab i naturen styrkes mv. - vil ødelægges. Dertil kommer, at turister fra både øvrige dele af landet og andre lande bruger havnen og området, der er attraktivt ikke mindst som følge af at være en naturplet midt i en storby. At man kan overveje at ødelægge dette rum midt i dialog, hvor biodiversitet, natur, grønneområder, børn og unges (mis)trivsel herunder øget fokus på samvær udover et onlinesamvær er i fokus, er helt uforståeligt.

Vi opfordrer til, at der tages hensyn til disse aspekter i det videre arbejde med metroprojektet, og at det medvirker til en tydeliggørelse af, at en underjordisk løsning vil være til stor fordel for Margretheholmen men også for byen København som helhed og sikre dels en bedre transportoplevelse for alle borgere dels vil medvirke til at bevare et unikt område i Danmarks hovedstad, som således fortsat kan være et område med stor tiltrækningskraft for beboere/skatteborgere, besøgende fra ind- og udland mv.

Med venlig hilsen Leon Olsen og Mette Vang Rasmussen

Svar til: Høring 64791 af: Vesti

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
561

INDSENDT AF
Vesti

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sundbyøster skole

BY
Tårnby

POSTNR.
2770

ADRESSE
bolbrovej 26 Tårnby

HØRINGSSVAR

Kære kommune. vi bruger meget af vores skoledag på legepladsen ved sundbyøster plads. vi har mange gode år på legepladsen og vil ikke have at den skal væk. vi vil gerne blive ved med at få minder og gode oplevelser der. Har i tænk på skolen og os børn som der bruger den. alting skal ikke handle om en selv, men tænk lige over det. Børnene for problemer med at finde forældre om morgenen og eftermiddagen i myldretiden. min fætter får børn som muligvis skal gå på skolen. håber i vil lytte til mig og mine venner. god dag :)

Svar til: Høring 64791 af: Sidse Ellegaard

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
560

INDSENDT AF
Sidse Ellegaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
E/F Prøvestens Alle 4

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Alle 4

HØRINGSSVAR

> E/F Prøvestens Allé 4 høringssvar om M5
> 25. september 2024
>
> Høringssvaret er udarbejdet på vegne af Ejerforeningen Prøvestens Allé 4, som er en ejerforening bestående af 6 lejligheder, som ligger tæt op til Lergravsparken.
>
> Om linjeføringen
> Høringsmaterialet er ikke særlig præcist i forhold til den konkrete linjeføring. Vi kan se, at sporene føres meget tæt op af vores bygning, men der er et stort behov for at få tydeliggjort præcis, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er, og i hvilken dybde de vil blive anlagt. Denne præcision er afgørende for at forstå, hvordan linjeføringen eksplicit vil påvirke vores ejendom, som er 125 år gammelt byggeri og derfor særligt udsat for rystelser og skader i forbindelse med anlægsarbejdet.
>
> Vi vil derfor stærkt opfordre til, at linjeføringen og dens tekniske parametre beskrives i langt større detaljer, så vi som beboere har mulighed for at vurdere de reelle konsekvenser for vores ejendom. Dette vil også give os mulighed for at planlægge eventuelle nødvendige tiltag for at beskytte bygningerne mod skader under og efter anlægsfasen.
>
> Om afgreningskammer
> Ligesom GFØ, opfordrer vi til at evt. afgreningskammer ikke placeres ved Lergravsparken af samme grunde, som deres høringssvar beskriver.

Støj i anlægsfasen
Vi forventer at man overholder Københavns Kommunes aktuelle regler for støj på byggepladsen og i det offentlige rum og at der under ingen omstændigheder vil der være støjende arbejde om natten og i weekenden.

Vibrationer
Rapporten bør fastlægge klare, kvantitative grænseværdier for vibrationer, både i anlægsfasen og i driftsfasen, samt angive de konkrete konsekvenser, hvis disse grænseværdier ikke overholdes. Dette bør inkludere en differentieret vurdering for forskellige boligtyper inklusiv vores type. Rapporten belyser ikke de sundhedsmæssige og helbredsmæssige konsekvenser ved de vibrationer, som må forventes af anlægs- og driftsfasen.

Endvidere skrives at "samlet set vurderes vibrationspåvirkningen i anlægsfasen at være stor, dels fordi der er risiko for bygningsskadelige vibrationer, dels fordi mange naboer kan opleve vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid." Dette er en meget uprækcis fremlæggelse. Vi har som borgere der rammes heraf krav på at få oplyst, hvor risikoen for bygningsskader vurderes at være stor og hvem og i hvor lang tid der kan forventes "vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid". Vi ønsker endvidere oplyst, om der er forskel på generel etagebyggeri og så vore ældre enkeltstående etageejendom/byhus, hvad angår risiko for bygningsskader og øvrige vibrationsgener, herunder under hensyn til, at tunnelrørerne kommer til at ligge højt under vore ejendom.

Vibrationer i driftsfasen
På side 238 står, at "beregningerne viser ingen overskridelser af grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen." Rapporten forholder sig ikke til, at der åbenbart ikke er sammenhæng mellem hvad borgere oplever som generende og så den formelle grænseværdi. Vi vil kraftigt opfordre kommunen til at fastsætte grænseværdier, der gør, at vi kan blive boende i vores hjem uden at udsættes for gener fra vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen.

Metroselskabet skal forpligtes til at bruge erfaringerne fra de mange, som i dag oplever kraftige gener fra kørslen af M3 under deres hjem til at sikre, at dette ikke også rammer beboere som kommer til at bo ovenover M5. Endvidere bør rapporten præcisere hvilke nye teknologier, materialer og/eller metoder Metroselskabet vil anvende for at undgå en gentagelse af sådanne problemer. Hvad angår linjeføringen under vor grundejerforening på stykket lige syd for Lergravsparken, kan vi ud fra Fig. 13.4 og 13.8 (side 334 og 337) se, at linjeføringen ligger meget højt og afstanden fra underetage til tunnelrøret kun vil være få meter. Derfor ønsker vi at se de konkrete beregninger, der er anvendt til vores ejendom og som konkluderer, at alle vibrationseffekter ligger under grænseværdien. Også fordi at Metroselskabet ikke har kunne klarlægge de konkrete jordbundsforhold på vores veje,

> eftersom boringer først bliver planlagt i dag. Endelig bør rapporten belyse, hvordan konsekvenserne vil ændre sig, hvis tunnelens dybde øges i forhold til de nuværende planer.

Svar til: Høring 64791 af: Malene Schrøder

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
559

INDSENDT AF
Malene Schrøder

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5 (sagsnr. 2024 – 12755) – flere brud på habitatdirektivet.
Så skal vi åbenbart til det igen, skrive høringssvar, fordi Trafikstyrelsen insisterer på at ødelægge alt, hvad der gør livet værd at leve. Først fik vi ødelagt havneindløbet og vandkvaliteten af en mastodontisk dæmning. Nu skal vi så åbenbart have ødelagt resten af området med en mulig højbane, så der kan transporteres horder af mennesker frem og tilbage i ét uendeligt hamsterhjul.

Men så lad os starte med dem, der ikke kan tale selv, men må skrige i mørket i afmagt, blændet af store projektører, som gør dem endnu mere i vildrede, nemlig flagermusene, tudserne og de mange andre dyr, som lever herude.

Konsekvenser for biodiversitet og truede arter
Den grønbrogede tudse er stærkt på retur, og lever og yngler kun ganske få steder på Fyn og Sjælland og ét af dem er på Amager og Refshaleøen i området, hvor den mulige M5 linjeføring tænkes opført. Habitatdirektivets artsbeskyttelse af den grønbrogede tudse indebærer forbud mod at beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder. Det vil ikke være muligt at etablere byggepladser eller opføre en metrohøjbane i området uden at gøre netop dette.

Derudover nævner rapporten selv ulovligheden af at ødelægge yngle-og rasteområder for de flagermus, der lever i skovområdet mellem Margretheholm havn og Amagerforbrændingen. Rapporten beskriver, at man vil skulle etablere alternative bosteder for flagermusene, men det ændrer ikke på, at det er ulovligt at ødelægge deres eksisterende yngleområder.

Den lille, turkisblå isfugl er også flere gange spottet i Margretheholmhavn, og er beskyttet under habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet. En metroføring over jorden vil således ikke være én men flere overtrædelser af Habitatdirektivet. Undtagelser kan kun ske ved ” bydende samfundsmæssige behov, og hvor der ikke findes brugbare alternativer”. Jeg vil for det første betvivle at en metroføring er et ”bydende samfundsmæssigt behov” i Europas førende cykelby. Og i hvert fald findes der et brugbart alternativ, nemlig at føre metroen under jorden.

Grundejerforeningen på Margretheholm har bevidst udlagt halvdelen af det berørte græsområde til

”Vild med vilje” for at fremme biodiversiteten, og for at sikre at børn og voksne kan fornøjes ved synet af en ræv, en vild blomst eller en sommerfugl. Den fornøjelse vil en metroføring over jorden ødelægge.

Økonomi
Det forstås, at en højbane er billigere at etablere end en nedgravet løsning. Det kan dog alene bero på en kortsigtet beregning. En metroføring over jorden i et område, hvor det stormer ind fra havet, vil føre til langt mere vedligehold. Hertil kommer udgifterne til at få genetableret den natur og ”livability”, som man vil ødelægge ved en metroføring over jorden.

Indskrænkede muligheder for fysisk udfoldelse i byen
København elsker at sole sig i kåringer som ”most livable city” og 'capital of cool'. Alligevel er man godt i gang med at ødelægge alt, hvad der gør området omkring Margretheholm til et godt sted at leve. Plænen bag beboelsen ”Udsigten”, hvor man altså overvejer en linjeføring tværs igennem området, er det sted beboerne solbader, leger, spiller fodbold, dyrker yoga, danser, lader deres hunde mødes, holder picnic og bygger snemænd (fortsæt selv opremsningen) og det er ikke kun beboerne, der bruger området. Også folk fra Christiania, kolonihaveforeningen, Kvintus Bastion, Refshaleøen og turister på cykel har taget området til sig. Uanset hvad man bilder sig selv ind, så vil den mulighed bliver fjernet ved en larmende og skyggende metro.

Sejlermiljøet
Sejlermiljøet i Margretheholm havn har allerede fået drøje hug med føromtalte dæmning og risikerer nu at blive halveret eller mere sandsynligt helt ødelagt ved valg af en højbane over Margretheholm. Havnen er bygget af frivillige og er områdets naturlige hjerte, som rummer en mangfoldighed af mennesker, bådtyper, hundeluftere, børnefamilier og gæstesejlere fra hele verden. Fjerner man havnen fra området, så vil hele Refshaleøens kreative og frivillige ånd, som ligger i at være et tidligere værft og forbundet med havet, forsvinde med den.

Øget mental usundhed som følge af støj
Ser vi ud over de somatiske symptomer, som det forhøjede blodtryk og den irritable tyktarm, det medfører at få et brev i sin e-Boks om en mulig metrohøjbane inden for 25 meter fra sin terrassedør, så vil en metroføring over jorden medføre høj og vedvarende støj, ødelagt nattesøvn og dårlig mental sundhed. Personligt ville jeg ligesom flagermusen se mig fordrevet fra mit hjem. Set i det perspektiv, kan det selvfølgelig være praktisk med et par metroskinner i spytafstand, hvor man kan lægge sig ned og få gjort en ende på elendigheden.

MATERIALE:
habitatsdirektivet.pdf

habitatsdirektivet.pdf

Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►B

RÅDETS DIREKTIV 92/43/EØF

af 21. maj 1992

om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

(EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►M1	Rådets direktiv 97/62/EF af 27. oktober 1997	L 305	42	8.11.1997
►M2	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 af 29. september 2003	L 284	1	31.10.2003
►M3	Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006	L 363	368	20.12.2006
►M4	Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013	L 158	193	10.6.2013

Ændret ved:

►A1	Tiltrædelsesakt for Østrig, Finland og Sverige	C 241	21	29.8.1994
	(tilpasset ved Rådets beslutning 95/1/EF, Euratom, EKSF)	L 1	1	1.1.1995
►A2	Akt vedrørende vilkårene for Den Tjekkiske Republiks, Republikken Estlands, Republikken Cyperns, Republikken Letlands, Republikken Litauens, Republikken Ungarns, Republikken Maltas, Republikken Polens, Republikken Sloveniens og Den Slovakiske Republiks tiltrædelse og tilpasningerne af de traktater, der danner grundlag for Den Europæiske Union	L 236	33	23.9.2003

habitatsdirektivet.pdf

▼B

RÅDETS DIREKTIV 92/43/EØF

af 21. maj 1992

om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

Definitioner

Artikel 1

I dette direktiv forstås ved:

a) *bevaring:* de foranstaltninger, der er nødvendige for at opretholde eller genoprette naturtyper og bestande af arter af vilde dyr og planter i en gunstig tilstand som defineret i henholdsvis litra e) og i)

b) *naturtyper:* land- eller vandområder, som er kendetegnet ved særlige geografiske, abiotiske eller biotiske træk, uanset om de er helt eller delvis naturlige

c) *naturtyper af fællesskabsbetydning:* de levesteder, der inden for det i artikel 2 nævnte område:

i) er i fare for at forsvinde i deres naturlige udbredelsesområde, eller

ii) har et begrænset naturligt udbredelsesområde, fordi de er gået tilbage, eller fordi de fra naturens hånd er begrænsede, eller

▼M3

iii) er tydelige eksempler på de kendetegn, der er typiske for et eller flere af følgende ni biogeografiske områder: alpeområde, atlantisk område, sortehavsområde, borealt område, kontinentalt område, makaronesisk område, middelhavsområde, pannonisk område og steppeområde.

▼B

Disse naturtyper er opført eller vil kunne opføres i bilag I

d) *prioriterede naturtyper:* de naturtyper, der er i fare for at forsvinde på det i artikel 2 nævnte område, og for hvis bevaring Fællesskabet har et særlig ansvar under hensyn til omfanget af andelen af deres naturlige udbredelse inden for det område, der er nævnt i artikel 2; disse prioriterede naturtyper er markeret med en stjerne (*) i bilag I

habitatsdirektivet.pdf

▼B

e) *en naturtypes bevaringsstatus:* resultatet af alle de forhold, der indvirker på en naturtype og på de karakteristiske arter, som lever dér, og som på lang sigt kan påvirke dens naturlige udbredelse, dens struktur og funktion samt de karakteristiske arters overlevelse på lang sigt inden for det område, der er nævnt i artikel 2.

En naturtypes »bevaringssstatus« anses for »gunstig«, når

— det naturlige udbredelsesområde og de arealer, det dækker inden for dette område, er stabile eller i udbredelse, og

— den særlige struktur og de særlige funktioner, der er nødvendige for dets opretholdelse på lang sigt, er til stede og sandsynligvis fortsat vil være det i en overskuelig fremtid, samt når

— bevaringsstatus for de arter, derer karakteristiske for den pågældende naturtype, er gunstig efter litra i)

f) *levested for en art:* et miljø, der defineres af specifikke abiotiske og biotiske faktorer, og hvor arten lever på et af stadierne i sin livscyclus

g) *arter af fællesskabsbetydning:* de arter, der inden for det i artikel 2 nævnte område er:

i) truet, med undtagelse af dem, hvis naturlige udbredelsesområde dækker en marginal del af området, og som derfor hverken er truede eller sårbare inden for det vestlige palæoarktiske område, eller

ii) sårbare, dvs. som antages i nær fremtid at ville kunne overgå til kategorien af truede arter, hvis de forhold, der er skyld i truslen, fortsat gør sig gældende, eller

iii) sjældne, dvs. at deres bestande er små og ganske vist ikke i øjeblikket er truede eller sårbare men risikerer at blive det; disse arter findes i begrænsede geografiske områder eller sparsomt spredt over et større areal, eller

iv) endemiske og kræver særlig opmærksomhed på grund af deres særlige levested og/eller de mulige følger, som en udnyttelse af dem kan have for deres bevaringsstatus.

Disse arter er opført eller kunne opføres i bilag II og/eller bilag IV eller bilag V

h) *prioriterede arter:* de arter, som er nævnt i litra g), nr. i, og for hvis bevaring Fællesskabet har et særligt ansvar under hensyn til omfanget af andelen af deres naturlige udbredelse inden for det område, der er nævnt i artikel 2; prioriterede arter er markeret med en stjerne (*) i bilag II

habitatsdirektivet.pdf

▼B

i) *en arts bevaringsstatus:* resultatet af alle de forhold, der indvirker på arten og som på lang sigt kan få indflydelse på dens bestandes udbredelse og talrighed inden for det område, der er nævnt i artikel 2.

En arts »bevaringsstatus« anses for »gunstig«, når

— data vedrørende bestandsudviklingen af den pågældende art viser, at arten på lang sigt vil opretholde sig selv som en levedygtig bestanddel af dens naturlige levesteder, og

— artens naturlige udbredelsesområde hverken er i tilbagegang, eller der er sandsynlighed for, at det inden for en overskuelig fremtid vil blive mindsket, og

— der er og sandsynligvis fortsat vil være et tilstrækkeligt stort levested til på lang sigt at bevare dens bestande

j) *lokalitet:* et bestemt geografisk område, hvis areal er klart afgrænset

k) *lokalitet af fællesskabsbetydning:* en lokalitet, der i det eller de biogeografiske område(r), som den tilhører, bidrager væsentligt til at opretholde eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for en af naturtyperne i bilag I eller for en af arterne i bilag II, og som også kan bidrage væsentligt til at sikre sammenhængen i Natura 2000, jf. artikel 3, og/eller som bidrager væsentligt til at opretholde den biologiske diversitet i det eller de pågældende biogeografiske område(r).

For så vidt angår dyrearter, der kræver et stort område, svarer lokaliteterne af fællesskabsbetydning til de steder inden for den pågældende arts naturlige udbredelsesområde, der frembyder de fysiske eller biologiske elementer, der er afgørende for artens liv og reproduktion

l) *særligt bevaringsområde:* et område af fællesskabsbetydning, som medlemsstaterne har udpeget ved en retsakt, en administrativ bestemmelse og/eller en aftale, og hvor der gennemføres de bevaringsforanstaltninger, der er nødvendige for at opretholde eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for de naturtyper og/eller de arter, for hvilke lokaliteten er udpeget

m) *enhed:* ethvert dyr eller enhver plante, levende eller død, af de arter, der er nævnt i bilag IV og bilag V, enhver del eller ethvert produkt heraf samt enhver anden vare, hvis det af et ledsagedokument, emballagen, et mærke, en etiket eller på anden måde fremgår, at der er tale om dele eller produkter af disse dyre- eller plantearter

n) *udvalget:* det udvalg, der nedsættes i medfør af artikel 20.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

Artikel 2

1. Formålet med dette direktiv er at bidrage til at sikre den biologiske diversitet ved at bevare naturtyperne samt de vilde dyr og planter inden for det af medlemsstaternes område i Europa, hvor Traktaten finder anvendelse.

2. De foranstaltninger, der træffes efter dette direktiv, tager sigte på at opretholde eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for naturtyper samt vilde dyre- og plantearter af fællesskabsbetydning.

3. De foranstaltninger, der træffes efter dette direktiv, tager hensyn til de økonomiske, sociale og kulturelle behov og til regionale og lokale særpræg.

Bevaring af naturtyper og af levesteder for arter

Artikel 3

1. Der oprettes et sammenhængende europæisk økologisk net af særlige bevaringsområder under betegnelsen Natura 2000. Dette net, der består af lokaliteter, der omfatter de naturtyper, der er nævnt i bilag I, og levesteder for de arter, der er nævnt i bilag II, skal sikre opretholdelse eller i givet fald genopretning af en gunstig bevaringsstatus for de pågældende naturtyper og levestederne for de pågældende arter i deres naturlige udbredelsesområde.

Natura 2000-nettet omfatter ligeledes de særligt beskyttede områder, som medlemsstaterne har udlagt i medfør af direktiv 79/409/EØF.

2. Hver medlemsstat bidrager til oprettelsen af Natura 2000 i forhold til andelen af naturtyperne og levestederne for arterne efter stk. 1, der er repræsenteret på dens område. I overensstemmelse med artikel 4 udpeger hver stat med henblik herpå lokaliteter som særlige bevaringsområder under hensyn til målene i stk. 1.

3. I de tilfælde, hvor medlemsstaterne finder der nødvendigt, bestræber de sig på at styrke den økologiske sammenhæng i Natura 2000 ved at opretholde eller i givet fald udvikle de landskabselementer, der er nævnt i artikel 10, og som er af afgørende betydning for vilde dyr og planter.

Artikel 4

1. På grundlag af kriterierne i bilag III (etape 1) og de relevante videnskabelige oplysninger foreslår hver medlemsstat en liste over lokaliteter, og det oplyses, hvilke naturtyper efter bilag I og hvilke naturligt hjemmehørende arter efter bilag II der findes på disse lokaliteter. For dyrearter, der lever inden for store områder, svarer disse lokaliteter til

habitatsdirektivet.pdf

▼B

steder inden for disse arters naturlige udbredelsesområde, som frembyder de fysiske eller biologiske elementer, der er væsentlige for deres liv og reproduktion. For akvatiske arter, som lever inden for store områder, foreslås disse lokaliteter kun, hvis det er muligt klart at udpege et område, som frembyder de fysiske og biologiske elementer, der er afgørende for arternes liv og reproduktion. Medlemsstaterne foreslår eventuelt tilpasning af denne liste på baggrund af resultaterne af overvågningen efter artikel 11.

Listen sendes til Kommissionen inden tre år efter direktivets meddelelse sammen med oplysninger om hver lokalitet. Disse oplysninger skal omfatte et kort over lokaliteten, dens navn, beliggenhed og udstrækning samt data fremkommet ved anvendelse af de særlige kriterier i bilag III (etape 1) og indgives på en formular udarbejdet af Kommissionen efter fremgangsmåden i artikel 21.

2. På grundlag af kriterierne i bilag III (etape 2) og for hver af de ►M3 ni ◄ biogeografiske områder, der er nævnt i artikel 1, litra c), nr. iii), og for hele det område, der er nævnt i artikel 2, stk. 1, opstiller Kommissionen i forståelse med hver af medlemsstaterne og på grundlag af medlemsstaternes lister et udkast til en liste over lokaliteter af fællesskabsbetydning, hvoraf det fremgår, på hvilke lokaliteter der findes en eller flere prioriterede naturtyper, eller hvor der lever en eller flere prioriterede arter.

De medlemsstater, hvis lokaliteter med en eller flere prioriterede naturtyper og en eller flere prioriterede arter i udstrækning udgør mere end 5 % af deres område, kan i forståelse med Kommissionen anmode om, at kriterierne i bilag III (etape 2) anvendes mere smidigt ved udvælgelse af alle lokaliteter af fællesskabsbetydning på deres område.

Den liste over lokaliteter, der er udvalgt som lokaliteter af fællesskabsbetydning, og som viser lokaliteter med en eller flere prioriterede naturtyper eller en eller flere prioriterede arter, vedtages af Kommissionen efter fremgangsmåden i artikel 21.

3. Den i stk. 2 nævnte liste opstilles inden seks år efter direktivets meddelelse.

4. Når en lokalitet af fællesskabsbetydning er udvalgt efter fremgangsmåden i stk. 2, udpeger den pågældende medlemsstat denne lokalitet som særligt bevaringsområde hurtigst muligt og inden for højst seks år, idet prioriteringen fastsættes i lyset af lokaliteternes betydning for opretholdelse eller genopretning af en gunstig bevaringsstatus for en naturtype i bilag I eller en art i bilag II og for sammenhængen i Natura 2000 og i lyset af den fare for forringelse eller ødelæggelse, som lokaliteterne er udsat for.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

5. Så snart en lokalitet er opført på listen i stk. 2, tredje afsnit, er den omfattet af artikel 6, stk. 2, 3 og 4.

Artikel 5

1. Når Kommissionen i undtagelsestilfælde finder, at en lokalitet med en prioriteret naturtype eller en prioriteret art, der på grundlag af relevante og pålidelige videnskabelige oplysninger forekommer den at være uundværlig for opretholdelsen af denne prioriterede naturtype eller for denne prioriterede arts overlevelse, ikke er opført på en national liste, jf. artikel 4, stk. 1, indledes der en bilateral samrådsprocedure mellem den pågældende medlemsstat og Kommissionen med henblik på at sammenligne de videnskabelige data, som parterne har anvendt.

2. Hvis der fortsat er uenighed efter udløbet af en samrådsperiode på højst seks måneder, sender Kommissionen et forslag til Rådet om udvægelse af lokaliteten som en lokalitet af fællesskabsbetydning.

3. Rådet træffer afgørelse med enstemmighed inden tre måneder efter forslagets forelæggelse.

4. I samrådsperioden, og indtil Rådet træffer afgørelse, er den berørte lokalitet omfattet af artikel 6, stk. 2.

Artikel 6

1. For de særlige bevaringsområder iværksætter medlemsstaterne de nødvendige bevaringsforanstaltninger, hvilket i givet fald kan indebære hensigtsmæssige forvaltningsplaner, som er specifikke for lokaliteterne eller integreret i andre udviklingsplaner, samt de relevante retsakter, administrative bestemmelser eller aftaler, der opfylder de økologiske behov for naturtyperne i bilag I og de arter i bilag II, der findes på lokaliteterne.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at undgå forringelse af naturtyperne og levestederne for arterne i de særlige bevaringsområder samt forstyrrelser af de arter, for hvilke områderne er udpeget, for så vidt disse forstyrrelser har betydelige konsekvenser for dette direktivs målsætninger.

3. Alle planer eller projekter, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for lokalitetens forvaltning, men som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke en sådan lokalitet væsentligt, vurderes med hensyn til deres virkninger på lokaliteten under hensyn til bevaringsmålsætningerne for denne. På baggrund af konklusionerne af vurderingen af virkningerne på lokaliteten, og med forbehold af stk. 4, giver de kompetente nationale myndigheder først deres tilslutning til en plan eller et projekt, når de har sikret sig, at den/det ikke skader lokalitetens integritet, og når de — hvis det anses for nødvendigt — har hørt offentligheden.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

4. Hvis en plan eller et projekt, på trods af at virkningerne på lokaliteten vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning, træffer medlemsstaten alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes. Medlemsstaten underretter Kommissionen om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes.

Hvis der er tale om en lokalitet med en prioriteret naturtype og/eller en prioriteret art, kan der alene henvises til hensynet til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet, eller, efter udtalelse fra Kommissionen, andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Artikel 7

Forpligtelserne i artikel 6, stk. 2, 3 og 4, i nærværende direktiv træder i stedet for forpligtelserne i artikel 4, stk. 4, første punktum, i direktiv 79/409/EØF, for så vidt angår de områder, der er udlagt som særligt beskyttede efter artikel 4, stk. 1, eller tilsvarende anerkendt efter artikel 4, stk. 2, deri, fra datoen for nærværende direktivs iværksættelse eller fra den dato, hvor en medlemsstat har udlagt eller anerkendt områderne efter direktiv 79/409/EØF, hvis denne dato er senere.

Artikel 8

1. Samtidig med deres forslag vedrørende lokaliteter, der vil kunne udpeges som særlige bevaringsområder, og hvor der findes prioriterede naturtyper og/eller prioriterede arter, sender medlemsstaterne efter behov Kommissionen deres overslag over omfanget af den EF-samfinansiering, de anser for nødvendig, for at de kan opfylde deres forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 1.

2. I forståelse med hver enkelt af de pågældende medlemsstater fastlægger Kommissionen for lokaliteter, der er af fællesskabsbetydning, og for hvilke der søges om samfinansiering, de foranstaltninger, der er absolut nødvendige for opretholdelse eller genopretding af en gunstig bevaringsstatus for de prioriterede naturtyper og prioriterede arter i de pågældende lokaliteter, samt disse foranstaltningers samlede omkostninger.

3. Kommissionen foretager i forståelse med den pågældende medlemsstat en vurdering af den finansiering, herunder samfinansiering, der er behov for til gennemførelsen af de foranstaltninger, der er anført i stk. 2, idet der blandt andet tages hensyn til koncentrationen af prioriterende naturtyper og/eller prioriterede arter på medlemsstaterne område og den relative byrde i forbindelse med de påkrævede foranstaltninger.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

4. I overensstemmelse med den vurdering, der er omhandlet i stk. 2 og 3, vedtager Kommissionen under hensyn til de finansielle midler, som er disponible i henhold til de relevante fællesskabsinstrumenter, samt efter fremgangsmåden i artikel 21 en prioriteret aktionsplan for de foranstaltninger, der indebærer samfinansiering, og som skal træffes, når lokaliteten er udpeget i henhold til artikel 4, stk. 4.

5. De foranstaltninger, der ikke medtages i aktionsplanen på grund af utilstrækkelige midler, samt de, der er medtaget i ovennævnte aktionsplan, men som ikke har modtaget den nødvendige samfinansiering, eller som kun er delvis samfinansieret, skal tages op til fornyet overvejelse efter fremgangsmåden i artikel 21 i forbindelse med revisionen af aktionsplanen hvert andet år og kan indtil da udsættes af medlemsstaterne, indtil revisionen finder sted. Revisionen skal i givet fald tage hensyn til den nye situation, der gør sig gældende for den pågældende lokalitet.

6. I områder, hvor foranstaltninger, der afhænger af samfinansiering, udsættes, afstår medlemsstaterne fra enhver ny foranstaltning, der må formodes at medføre en forringelse af disse områder.

Artikel 9

Kommissionen, der handler efter fremgangsmåden i artikel 21, vurderer regelmæssigt Natura 2000's bidrag til gennemførelsen af målene i artikel 2 og 3. I den forbindelse kan ophævelse af en lokalitets status som særligt bevaringsområde komme på tale, hvis overvågningen efter artikel 11 viser, at den naturlige udvikling berettiger dertil.

Artikel 10

Medlemsstaterne skal, i det omfang de finder det nødvendigt og inden for rammerne af deres politik for fysisk planlægning og udvikling, og navnlig med henblik på at styrke den økologiske sammenhæng i Natura 2000-nettet, bestræbe sig på at fremme forvaltningen af de elementer i landskabet, der er af afgørende betydning for vilde dyr og planter.

Der er tale om sådanne elementer, som ved deres lineære og kontinuerlige struktur (som f.eks. vandløb med deres bredder eller de traditionelle systemer til afgrænsning af marker) eller deres rolle som trædesten (som f.eks. småsøer og småskove) er væsentlige for vilde arters migration, spredning og genetiske udveksling.

Artikel 11

Medlemsstaterne overvåger de i artikel 2 nævnte naturtypers og arters bevaringsstatus og tager især hensyn til prioriterede naturtyper og prioriterede arter.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

Beskyttelse af arter

Artikel 12

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV, litra a), med forbud mod:

a) alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen

b) forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer

c) forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen

d) beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

2. For disse dyrearter forbyder medlemsstaterne opbevaring, transport eller salg af eller bytte med og udbud til salg eller bytte af enheder, der er indsamlet i naturen, med undtagelse af dem, der lovligt er indsamlet inden iværksættelsen af dette direktiv.

3. Forbuddene i stk. 1, litra a) og b), samt stk. 2 gælder for alle livsstadier hos de dyr, der er omfattet af denne artikel.

4. Medlemsstaterne indfører en ordning med tilsyn med uforsætlig indfangning eller drab af de dyrearter, der er nævnt i bilag IV, litra a). På grundlag af de indhentede oplysninger gennemfører medlemsstaterne de yderligere undersøgelser eller træffer de bevaringsforanstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at uforsætlig indfangning eller drab ikke får en væsentlig negativ virkning for de pågældende dyrearter.

Artikel 13

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at indføre en streng beskyttelsesordning for de plantearter, der er nævnt i bilag IV, litra b), med forbud mod:

a) forsætlig plukning, indsamling, afskæring, oprivning med rod eller ødelæggelse af disse vildtvoksende planter i naturen

b) opbevaring, transport, salg af eller bytte med og udbud til salg eller bytte af enheder af disse arter, der er indsamlet i naturen, med undtagelse af dem, der lovligt er indsamlet inden dette direktivs iværksættelse.

2. Forbuddene i stk. 1, litra a) og b), gælder for alle livsstadier for de planter, der er omfattet af denne artikel.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

Artikel 14

1. Hvis medlemsstaterne på baggrund af overvågningen efter artikel 11 finder det nødvendigt, træffer de foranstaltninger med henblik på at sikre, at indsamling i naturen af enheder af de vilde dyre- og plantearter, der er nævnt i bilag V, og udnyttelsen heraf er forenelig med opretholdelsen af en tilfredsstillende bevaringsstatus for disse arter.

2. Hvis sådanne foranstaltninger anses for nødvendige, skal de indbefatte en fortsættelse af overvågningen efter artikel 11. De kan desuden navnlig omfatte:

— bestemmelser om adgangen til visse arealer

— midlertidigt eller lokalt forbud mod indsamling af enheder i naturen og udnyttelse af visse bestande

— regulering af indsamlingsperioderne og/eller indsamlingsmåderne

— anvendelse ved indfangningen af jagt- eller fiskeriregler, der tager hensyn til sådanne bestandes bevaring

— indførelse af en ordning med indsamlingstilladelser eller kvoter

— regulering af køb, salg, udbud til salg, opbevaring eller transport med henblik på salg af enheder

— opdræt i fangenskab af dyrearter og kunstig opformering af plantearter under strengt kontrollerede forhold med henblik på at reducere indsamlingen i naturen

— vurdering af de vedtagne foranstaltningers virkning.

Artikel 15

Ved indfangning eller drab af de vilde dyrearter, som er nævnt i bilag V, litra a), og ved anvendelse efter artikel 16 af fravigelser i forbindelse med indsamling, indfangning eller drab af de arter, der er nævnt i bilag IV, litra a), forbyder medlemsstaterne anvendelse af alle ikke-selektive midler, der lokalt kan medføre, at bestande af en art forsvinder eller udsættes for alvorlige forstyrrelser, navnlig

a) anvendelse af de indfangnings- og drabsmetoder, der er nævnt i bilag VI b)

b) enhver form for indfangning eller drab fra de transportmidler, der er nævnt i bilag VI b).

habitatsdirektivet.pdf

▼B

Artikel 16

1. Hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan medlemsstaterne fravige bestemmelserne i artikel 12, 13, 14 og 15, litra a) og b):

a) for at beskytte vilde dyr og planter og bevare naturtyperne

b) for at forhindre alvorlig skade navnlig på afgrøder, besætning, skove, fiskeri, vand og andre former for ejendom

c) af hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed eller af andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet

d) med henblik på forskning og undervisning, genopretning af en bestand, genudsætning af disse arter og opdræt med henblik herpå, herunder kunstig opformering af planter

e) for under omhyggeligt kontrollerede betingelser selektivt og i begrænset omfang at tillade indsamling eller opbevaring af enheder af de arter, der er nævnt i bilag IV, i et antal, der er begrænset og specificeret af de kompetente nationale myndigheder.

2. Medlemsstaterne sender hvert år en rapport til Kommissionen efter den model, som udvalget fastlægger, om fravigelserne efter stk. 1. Kommissionen udtaler sig om fravigelserne inden for højst tolv måneder efter modtagelsen af rapporten og underretter udvalget.

3. Rapporterne skal indeholde oplysninger om:

a) de arter, der er omfattet af fravigelserne, og begrundelsen herfor, bl.a. risikoens art, med angivelse i givet fald af afviste alternative løsninger og anvendte videnskabelige oplysninger

b) de midler, ordninger eller metoder, der er tilladt i forbindelse med indfangning eller drab af dyrearter, og begrundelsen for anvendelsen heraf

c) de omstændigheder med hensyn til tid og sted, hvorunder disse fravigelser tillades

d) den myndighed, der er bemyndiget til at erklære og kontrollere, at disse betingelser er opfyldt, og til at træffe beslutning om, hvilke midler, ordninger eller metoder der må anvendes, inden for hvilke grænser og af hvilke tjenester samt hvilke personer der har ansvaret for gennemførelsen

e) de kontrolforanstaltninger, der iværksættes, og resultaterne heraf.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

Oplysninger

Artikel 17

1. Hvert sjette år efter udløbet af fristen i artikel 23 aflægger medlemsstaterne rapport om gennemførelsen af de foranstaltninger, der er truffet i medfør af dette direktiv. Rapporten indeholder navnlig oplysninger om bevaringsforanstaltningerne i artikel 6, stk. 1, samt en vurdering af disse foranstaltningers virkninger for bevaringen af naturtyperne i bilag I og arterne i bilag II og de vigtigste resultater af overvågningen efter artikel 11. Rapporten, der skal være i overensstemmelse med den model, som udvalget fastlægger, fremsendes til Kommissionen og gøres offentligt tilgængelig.

2. Kommissionen udarbejder en sammenfattende rapport på grundlag af de i stk. 1 nævnte rapporter. Denne rapport omfatter en passende vurdering af de fremskridt, der er opnået, navnlig Natura 2000's bidrag til gennemførelsen af målene i artikel 3. Udkastet til den del af rapporten, der omfatter de oplysninger, en medlemsstat indgiver, fremsendes til myndighederne i den pågældende medlemsstat med henblik på at blive verificeret. Den endelige udgave af rapporten forelægges for udvalget og offentliggøres af Kommissionen senest to år efter modtagelsen af de i stk. 1 nævnte rapporter, og den sendes til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet og Det Økonomiske og Sociale Udvalg.

3. Medlemsstaterne kan markere de områder, der udpeges efter dette direktiv, med EF-skilte, som udvalget har udarbejdet med henblik herpå.

Forskning

Artikel 18

1. Medlemsstaterne og Kommissionen støtter forskning og videnskabeligt arbejde, der er nødvendigt under hensyn til målene i artikel 2 og forpligtelsen efter artikel 11. De udveksler oplysninger for på tilfredsstillende måde at samordne den forskning, der gennemføres i medlemsstaterne og på fællesskabsplan.

2. Opmærksomheden rettes især mod videnskabeligt arbejde, der er nødvendigt for at iværksætte artikel 4 og 10, og forskningssamarbejdet over grænserne støttes.

Procedure for ændring af bilagene

Artikel 19

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag I, II, III, V og VI til den tekniske og videnskabelige udvikling, vedtages af Rådet med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

De ændringer, der er nødvendige for at tilpasse bilag IV til den tekniske og videnskabelige udvikling, vedtages af Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen.

Udvalg

▼M2

Artikel 20

Kommissionen bistås af et udvalg.

Artikel 21

1. Når der henvises til denne artikel, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF ([1]), jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

2. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

▼B

Tillægsbestemmelser

Artikel 22

Ved iværksættelsen af bestemmelserne i dette direktiv skal medlemsstaterne:

a) undersøge hensigtsmæssigheden af at genindføre arterne i bilag IV, der er naturligt hjemmehørende på deres område, når dette vil kunne bidrage til deres bevaring, forudsat at det ved en undersøgelse, hvori der ligeledes tages hensyn til de erfaringer, der er gjort af andre medlemsstater eller andetsteds, er godtgjort, at denne genindførelse effektivt vil bidrage til at genoprette en gunstig bevaringsstatus for disse arter og først finder sted efter passende høring af den berørte offentlighed

b) påse, at forsætlig indførelse i naturen af enhver art, som ikke er naturligt hjemmehørende på deres område, reguleres således, at der ikke tilføjes naturtyperne i deres naturlige udbredelsesområde eller det naturligt hjemmehørende vilde dyre- og planteliv nogen skade, og forbyde denne indførelse, hvis de finder det nødvendigt; resultaterne af vurderingerne meddeles udvalget til orientering

c) fremme uddannelse og generel oplysning om behovet for at beskytte vilde dyre- og plantearter og at bevare deres levesteder og forskellige naturtyper.

([1]) Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

habitatsdirektivet.pdf

▼B

Afslutende bestemmelser

Artikel 23

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden for en frist på to år fra dets meddelelse. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 24

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

BILAG I

NATURTYPER AF FÆLLESSKABSBETYDNING, HVIS BEVARING KRÆVER UDPEGNING AF SÆRLIGE BEVARINGSOMRÅDER

Fortolkning

Vejledning til fortolkning af hver naturtype findes i »Fortolkningsmanualen til Den Europæiske Unions Habitater«, som er godkendt af det udvalg, der er oprettet i henhold til artikel 20 (»Habitat-Udvalget«), og udgivet af Europa-Kommissionen (+).

Koden svarer til Natura 2000 koden.

Tegnet »*« betyder: prioriterede levesteder.

1. LEVESTEDER I KYSTEGNE OG HALOFYTISK (SALTPÅVIRKET) VEGETATION

11. Havvand og tidevandsafhængige miljøer

1110 Sandbanker med lavvandet vedvarende dække af havvand

1120 * *Posidonia*-bevoksninger (*Posidonion oceanicae*)

1130 Flodmundinger

1140 Mudder og sandflader blottet ved ebbe

1150 * Kystlaguner og strandsøer

1160 Større lavvandede bugter og vige

1170 Rev

1180 Havklinter eller -klipper og stenede strande

12. Havklinter eller -klipper og stenede strande

1210 Enårig vegetation på stenede strande

1220 Flerårig vegetation på stenede strande

1230 Klinter eller klipper med vegetation langs de atlantiske kyster og Østersø-kysterne

1240 Klinter eller klipper med vegetation langs Middelhavskysterne med endemiske *Limonium* spp.

1250 Klinter eller klipper med endemisk flora langs de makaronesiske kyster

13. Atlantiske og kontinentale strandenge og saltenge

1310 Kveller (*Salicornia*) og andre enårige plantearter, der koloniserer mudder og sand

1320 Vadegræssamfund (*Spartinion maritimae*)

1330 Atlanterhavs-strandenge (*Glauco-Puccinellitalia maritimae*)

1340 * Indlandssaltenge

14. Strandenge og saltenge langs Middelhavskysterne og de varme atlantiske kyster

1410 Middelhavs-strandenge (*Juncetalia maritimi*)

1420 Saltpåvirket krat langs Middelhavskysterne og de varme atlantiske kyster (*Sarcocornetea fruticosi*)

(+) »Interpretation Manual of European Union Habitats, version EUR 15/2«, godkendt af Habitat-Udvalget den 4. oktober 1999, og »Amendments to the Interpretation Manual of European Union Habitats with a view to EU enlargement« (Hab. 01/11b-rev. 1), godkendt af Habitat-Udvalget den 24. april 2002 efter skriftlig høring, Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Miljø.

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

1430 Salt- og kvælstofpåvirkede krat (*Pegano-Salsoletea*)

15. **Indlands-saltstepper- og -gipsstepper**

1510 * Mediterrane saltstepper (*Limonietalia*)

1520 * Iberisk gipssteppevegetation (*Gypsophiletalia*)

1530 * Pannoniske saltstepper og saltenge

16. **Boreale øgrupper samt kyster og hævet havbund ved Østersøen**

1610 Marine åse, der danner øer med sand-, klippe- eller stenstrandsvegetation og sublittoral vegetation i Østersøen

1620 Boreale holme og småøer i Østersøen

1630 * Boreale strandenge ved Østersøen

1640 Boreale sandstrande med flerårig vegetation ved Østersøen

1650 Boreale smalle havarme i Østersøen

2. KYST- OG INDLANDSKLITTER

21. **Kystklitter langs Atlanterhavs-, Nordsø- og Østersøkysterne**

2110 Forstrand og begyndende klitdannelser

2120 Hvide klitter og vandremiler med *Ammophila arenaria*

2130 * Stabile kystklitter med urteagtig vegetation (grå klit og grønsværklit)

2140 * Stabile kalkfattige klitter med *Empetrum nigrum* (klithede)

2150 * Stabile kalkfattige atlantiske klitter (*Calluno-Ulicetea*)

2160 Klitter med havtorn (*Hippophaë rhamnoides*)

2170 Klitter med gråris (*Salix repens* ssp. *argentea* (*Salicion arenariae*))

2180 Skovbevoksede klitter i de atlantiske, kontinentale og boreale regioner

2190 Fugtige klitlavninger

21A0 Machair (* i Irland)

22. **Kystklitter langs Middelhavskysterne**

2210 Stabile klitter langs kysten med *Crucianellion maritimae*

2220 Klitter med havtorn (*Euphorbia terracina*)

2230 Græsklædte klitter med *Malcomietalia*

2240 Græsklædte klitter med *Brachypodietalia* og enårige urter

2250 * Kystklitter med enebær (*Juniperus* spp.)

2260 Sclerofylkrat med *Cisto-Lavenduletalia*

2270 * Skovbevoksede klitter med *Pinus pinea* og/eller *Pinus pinaster*

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

23. **Indlandsklitter, som er gamle og kalkfattige**

2310 Tørre heder på flyvesand med lyng og visse (*Calluna* og *Genista*)

2320 Tørre heder på flyvesand med lyng og revling (*Calluna* og *Empetrum nigrum*)

2330 Indlandsklitter med åbne græsarealer med sandskæg og hvene (*Corynephorus* og *Agrostis*)

2340 * Pannoniske indlandsklitter

3. FERSKVANDSNATURTYPER

31. **Søer og vandhuller**

3110 Oligotrofe søer og vandhuller med meget lavt mineralindhold på sandet jordbund (*Littorelletalia uniflorae*)

3120 Oligotrofe søer og vandhuller med meget lavt mineralindhold på sandet jordbund i det vestlige Middelhavsområde med *Isoetes* spp.

3130 Oligotrofe til mesotrofe søer og vandhuller med vegetation med *Littorelletea uniflorae* og/eller *Isoëto-Nanojuncetea*

3140 Kalkrige oligo-mesotrofe søer og vandhuller med bundfæstet vegetation af kransnålalger (*Chara* spp.)

3150 Naturlige eutrofe søer og vandhuller med vegetation af typen *Magnopotamion* eller *Hydrocharition*

3160 Naturlige dystrofe søer og vandhuller

3170 * Mediterrane temporære vandhuller

3180 * Turloughs

3190 Gipskarstsøer

31A0 * Lotusbevoksninger i varme kilder i Transsylvanien

32. **Vandløb — vandløbsstrækninger med naturlig eller delvis naturlig dynamik (små, mellemstore og store flodsenge), hvor vandkvaliteten ikke udviser betydelige forringelser**

3210 Fennoskandiske naturlige floder

3220 Alpine floder og deres urteagtige bredvegetation

3230 Alpine floder og deres træagtige bredvegetation med *Myricaria germanica*

3240 Alpine floder og deres træagtige bredvegetation med *Salix elaeagnos*

3250 Permanent vandførende mediterrane floder med *Glaucium flavum*

3260 Vandløb i lavland eller bjerge med bevoksning af *Ranunculion fluitantis* og *Callitricho-Batrachion*

3270 Vandløb med mudrede bredder med bevoksning af *Chenopodion rubri* p.p. og *Bidention* p.p.

3280 Permanent vandførende mediterrane floder med *Paspalo-Agrostidion* arter og bredvegetation af *Salix* spp. og *Populus* alba

3290 Tidvis vandførende mediterrane floder med *Paspalo-Agrostidion*

32A0 Tufkaskader af karstfloder i Dinariderne

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

4. TEMPEREREDE HEDER OG KRAT

4010 Nordatlantiske våde heder med klokkelyng (*Erica tetralix*)

4020 * Tempererede atlantiske våde heder med *Erica ciliaris* og *Erica tetralix*

4030 Europæiske tørre heder

4040 * Tørre kystnære atlantiske heder med *Erica vagans*

4050 * Endemiske makaronesiske heder

4060 Alpine og boreale heder

4070 * Krat med *Pinus mugo* og *Rhododendron hirsutum* (*Mugo-Rhododendretum hirsuti*)

4080 Subarktisk pilekrat med *Salix* spp.

4090 Endemiske oro-mediterrane heder med tornblad

40A0 * Subkontinentale peripannoniske krat

40B0 Krat af *Potentilla fruticosa* (buskpotentil) i Rodopibjergene

40C0 * Pontisk-sarmatisk løvfældende krat

5. SCLEROFYLKRAT (MATORRALS)

51. **Submediterrane og tempererede krat**

5110 Stabil tørke- og varmetålende vegetation med *Buxus sempervirens* på klippeskråninger (*Berberidion* p.p.)

5120 *Cytisus Purgans*-vegetation i bjerge

5130 Enekrat (*Juniperus communis*-vegetation) på heder eller kalkholdigt græsland

5140 * *Cistus palhinhae*-vegetation på fugtige kystnære heder

52. **Mediterrane skovagtige matorrals**

5210 Skovagtige matorrals med *Juniperus* spp.

5220 * Skovagtige matorrals med *Zyziphus* spp.

5230 * Skovagtige matorrals med *Laurus nobilis*

53. **Termomediterrane og steppelignende krat**

5310 Krat med *Laurus nobilis*

5320 Euphorbia-vegetation ved klipper

5330 Termomediterrane ørkenagtige krat

54. **Frygana-vegetation**

5410 Frygana-vegetation på klippetoppe i det vestmediterrane område (*Astragalo Plantaginetum subulatae*)

5420 Frygana-vegetation med *Sarcopoterium spinosum*

5430 Endemisk frygana-vegetation med *Euphorbio-Verbascion*

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

6. NATURLIGE OG DELVIS NATURLIGE GRÆSLANDSSAMFUND

61. **Naturligt græsland**

6110 * Græsland med *Alysso-Sedion* albi på kalkholdig eller baserig klippegrund

6120 * Meget tørt græsland på kalkholdigt sand

6130 Tungmetaltålende græsland med *Violetalia calaminariae*

6140 Græsland med *Festuca eskia* på kalkfattig jordbund i Pyrenæerne

6150 Alpint og borealt græsland på kalkfattig jordbund

6160 Højlands-iberisk græsland med *Festuca indigesta*

6170 Alpint og subalpint græsland på kalkholdig bund

6180 Mesofilt makaronesisk græsland

6190 Pannoisk græsland på klippegrund (*Stipo-Festucetalia pallentis*)

62. **Delvis naturligt tørt græsland og kratstadier (overdrev, græsheder og krat)**

6210 Delvis naturlig tør græs- og kratvegetation på kalk *Festuca Brometalia* (* vigtige orkidélokaliteter)

6220 * Steppeagtig vegetation af græsser og enårige urter med *Thero-Brachypodietea*

6230 * Artsrigt græsland med *Nardus* på kalkfattig jordbund i bjergegne (og områder lavere end bjergene i det kontinentale Europa)

6240 * Subpannonisk steppeagtigt græsland

6250 * Pannonisk løss med steppeagtigt græsland

6260 * Pannoniske sandstepper

6270 * Fennoskandisk artsrigt halvtørt græsland i lavlandet

6280 * Nordisk alvar og prækambriske kalkholdige fladklipper

62A0 Østligt submediterrant tørt græsland (*Scorzoneratalia villosae*)

62B0 * Græsland på serpentinklippegrund på Cypern

62C0 * Pontisk-sarmatisk steppe

62D0 Oro-moesisk græsland på sur jordbund

63. **Sclerofyle græsningsskove (dehesas)**

6310 Sclerofyle græsningsskove med *Quercus* spp.

64. **Delvis naturlige fugtige enge med høj urtevegetation**

6410 *Molinia*-enge på kalkrige, tørveholdige eller ler- og siltrige jorde (*Molinion caeruleae*)

6420 Mediterrant højt græsland på fugtig jordbund med *Molinio-Holoschoenion*

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

6430 Bræmmer med høje urter på fugtig jordbund på sletter og i bjerge

6440 Enge på flodaflejringer med *Cnidion dubii*

6450 Nordlige boreale enge på sø- og vandløbsaflejringer

6460 Tørve-græsland i Troodosbjergene

65. **Mesofilt græsland**

6510 Høslætenge i lavlandet (*Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis*)

6520 Høslætenge i bjerge

6530 * Fennoskandiske træbevoksede enge (løvenge)

6540 Submediterrant græsland med *Molinio-Hordeion secalini*

7. HØJMOSER OG MOSER OG KÆR

71. **Sure moser med tørvemosser**

7110 * Aktive højmoser

7120 Nedbrudte højmoser med mulighed for naturlig gendannelse

7130 Terrændækkende moser (* hvis aktive moser)

7140 Hængesæk og andre moser dannet flydende i vand

7150 Lavninger på tørv med *Rhynchosporion*

7160 Fennoskandiske mineralrige kilder og vældmoser

72. **Kær og moser på kalkholdig bund**

7210 * Kalkrige moser og sumpe med hvas avneknippe (*Cladium mariscus*) og arter af *Caricion davallianae*

7220 * Kalkaflejrende kilder og væld med tufdannelse (*Cratoneurion*)

7230 Alkaliske kær (rigkær)

7240 * Alpin pionervegetation med *Caricion bicoloris-atrofuscae*

73. **Boreale moser**

7310 * Aapa-moser

7320 * Palsa-moser

8. KLIPPER OG HULER

81. **Urer**

8110 Kalkfattige urer i bjergegne indtil snegrænsen (*Androsacetalia alpinae* og *Galeopsietalia ladani*)

8120 Kalkrige urer og kalkskifer-urer i bjerg- og alpine områder (*Thlaspietea rotundifolii*)

8130 Vestmediterrane og soleksponerede urer

8140 Østmediterrane urer

8150 Mellemeuropæiske kalkfattige højlandsurer

8160 * Mellemeuropæiske kalkrige højlandsurer

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

82. **Vegetation i sprækker på klippeskråninger**

8210 Vegetation i sprækker på kalkrige klippeskråninger

8220 Vegetation i sprækker på kalkfattige klippeskråninger

8230 Kalkfattige klipper med pionervegetation med *Sedo-Scleranthion* eller *Sedo albi-Veronicion dillenii*

8240 * Kalkstensplateauer

83. **Andre naturtyper i klipper**

8310 Klippehuler, der ikke er åbne for offentligheden

8320 Lavamarker og naturlige kratere

8330 Havgrotter, der står helt eller delvis under vand

8340 Permanente gletschere

9. SKOVE

(Delvis) naturlig skovvegetation med hjemmehørende arter, der danner højskov med typisk underskov, og som opfylder følgende kriterier: sjælden eller oprindelig og/eller med arter af fællesskabsbetydning

90. **Skove i det boreale Europa**

9010 * Vestlig Taïga

9020 * Fennoskandiske hemiboreale naturlige gamle løvskove (*Quercus* sp., *Tilia* sp., *Acer* sp., *Fraxinus* sp. eller *Ulmus* sp.) rige på epifytter

9030 * Naturlige skove på unge successionsstadier af hævet havbund

9040 Nordiske subalpine/subarktiske skove med *Betula pubescens* ssp. *czerepanovii*

9050 Fennoskandiske urterige skove med *Picea abies*

9060 Nåleskove på eller ved åse aflejret af smeltevand

9070 Fennoskandiske græsningsskove

9080 * Fennoskandiske løvfældende sumpskove

91. **Skove i det tempererede Europa**

9110 Bøgeskove på morbund med *Luzulo-Fagetum*

9120 Atlantiske bøgeskove på morbund med kristtorn (*Ilex* sp.) og til tider også *Taxus* sp. i busklaget (*Quercion robori-petraeae* eller *Ilici-Fagenion*)

9130 Bøgeskove på muldbund med *Asperulo-Fagetum*

9140 Mellemeuropæiske subalpine bøgeskove med *Acer* sp. og *Rumex arifolius*

9150 Mellemeuropæiske bøgeskove på kalkbund med *Cephalanthero-Fagion*

9160 Subatlantiske og mellemeuropæiske egeskove eller ege-avnbøge-skove med *Carpinion betuli*

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

9170 Ege-avnbøge-skove med *Galio-Carpinetum*

9180 * Skove med *Tilio-Acerion* på skråninger, urer og i kløfter

9190 Gamle stilkegeskove *Quercus robur* på mager sur jordbund

91A0 Gamle vinteregeskove med *Ilex* og *Blechnum* på De Britiske Øer

91B0 Thermofile askeskove med *Fraxinus angustifolia*

91C0 * Kaledoniske skove

91D0 * Skovbevoksede tørvemoser

91E0 * Elle- og askeskove ved vandløb, søer og væld (*Alnus glutinosa* og *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae*))

91F0 Blandskov med *Quercus robur*, *Ulmus laevis* og *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* eller *Fraxinus angustifolia* langs bredderne af større floder (*Ulmenion minoris*)

91G0 * Pannoniske skove med *Quercus petraea* og *Carpinus betulus*

91H0 * Pannoniske skove med *Quercus pubescens*

91I0 * Euro-sibiriske skove med *Quercus* spp.

91J0 * Taksskove på De Britiske Øer (*Taxus baccata*)

91K0 Illyriske bøgeskove (*Fagus sylvatica* (*Aremonio-Fagion*))

91L0 Illyriske ege-avnbøge-skove (*Erythronio-Carpinion*)

91M0 Pannonisk-balkanske skove med tyrkisk eg og vintereg

91N0 * Pannoniske krat på indlandsklitter (*Junipero-Populetum albae*)

91P0 Skov med Holy Cross ædelgran (*Abietetum polonicum*)

91Q0 Vestkarpatiske skove med *Pinus sylvestris* på kalkholdig bund

91R0 Dinariske skovfyrskove på dolomit (*Genisto januensis-Pinetum*)

91S0 * Vestpontiske bøgeskove

91T0 Centraleuropæiske skovfyrskove af lavtypen

91U0 Sarmatiske steppe-fyrreskove

91V0 Dakiske bøgeskove (*Symphyto-Fagion*)

91W0 Moesiske bøgeskove

91X0 * Bøgeskove i Dobrogea-området

91Y0 Dakiske ege-avnbøge-skove

91Z0 Moesiske skove af ungarsk lind

91AA * Østlige hvidegskove

91BA Moesiske ædelgranskove

91CA Skovfyrskove i Balkanbjergene og i Rodopibjergene

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

92. **Mediterrane løvskove**

9210 * Bøgeskove i Appenninerne med *Taxus* og *Ilex*

9220 * Bøgeskove i Appenninerne med *Abies alba* samt bøgeskove med *Abies nebrodensis*

9230 Galicisk-portugisiske egeskove med *Quercus robur* og *Quercus pyrenaica*

9240 Iberiske skove med *Quercus faginea* og *Quercus canariensis*

9250 Skove med *Quercus trojana*

9260 Skove med *Castanea sativa*

9270 Græske bøgeskove med *Abies borisii-regis*

9280 Skove med *Quercus frainetto*

9290 Cypresskove (*Acero-Cupression*)

92A0 Galleriskove med *Salix alba* og *Populus alba*

92B0 Bredvegetation med *Rhododendron ponticum*, *Salix* o.a. langs tidvis vandførende mediterrane vandløb

92C0 Skove med *Platanus orientalis* og *Liquidambar orientalis* (*Platanion orientalis*)

92D0 Sydlige galleriskove og -krat (*Nerio-Tamaricetea* og *Securinegion tinctoriae*)

93. **Mediterrane sclerofylskove**

9310 Ægæiske skove med *Quercus brachyphylla*

9320 Skove med *Olea* sp. og *Ceratonia* sp.

9330 Skove med *Quercus suber*

9340 Skove med *Quercus ilex* og *Quercus rotundifolia*

9350 Skove med *Quercus macrolepis*

9360 * Makaronesiske laurbærskove (*Laurus, Ocotea*)

9370 * Palmelunde med *Phoenix*

9380 Skove med *Ilex aquifolium*

9390 * Krat og lav skovbevoksning med *Quercus alnifolia*

93A0 Skov med *Quercus infectoria* (*Anagyro foetidae-Quercetum infectoriae*)

94. **Tempererede nåleskove i bjerge**

9410 Skove på sur jordbund med *Picea* i bjerge (*Vaccinio-Piceetea*)

9420 Alpine skove med *Larix decidua* og/eller *Pinus cembra*

9430 Skove med *Pinus uncinata* i bjerge (* på gips- eller kalkrige substrater)

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

95. **Mediterrane og makaronesiske nåleskove i bjerge**

9510 * Sydappeninske skove med *Abies alba*

9520 Skove med *Abies pinsapo*

9530 * (Sub)Mediterrane fyrreskove med endemiske *Pinus nigra* ssp.

9540 Mediterrane skove med endemiske mesogæiske arter af fyr

9550 Endemiske fyrreskove på De Kanariske Øer

9560 * Endemiske skove med *Juniperus* spp.

9570 * Skove med *Tetraclinis articulata*

9580 * Mediterrane skove med *Taxus baccata*

9590 * Skove med *Cedrus brevifolia* (*Cedrosetum brevifoliae*)

95A0 Høje oro-mediterrane fyrreskove

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

BILAG II

DYRE- OG PLANTEARTER AF FÆLLESSKABSBETYDNING, HVIS BEVARING KRÆVER UDPEGNING AF SÆRLIGE BEVARINGSOMRÅDER

Fortolkning

a) Bilag II supplerer bilag I med hensyn til oprettelsen af et sammenhængende net af særlige bevaringsområder.

b) Arterne i dette bilag er anført

— Ved den pågældende arts eller underarts navn

— eller ved samtlige arter tilhørende en højere systematisk enhed (taxon) eller en nærmere angivet del af denne.

Forkortelsen »spp.« efter navnet på en familie eller en slægt henviser til samtlige arter tilhørende denne familie eller slægt.

c) Symboler

En stjerne (*) anbragt foran navnet angiver, at den pågældende art er prioriteret.

De fleste arter, der findes i nærværende bilag, genfindes i bilag IV. Når en art, der findes i nærværende bilag, hverken findes i bilag IV eller i bilag V, er dens navn efterfulgt af tegnet (o); når en art, der findes i nærværende bilag, ikke findes i bilag IV, men derimod findes i bilag V, er dens navn efterfulgt af tegnet (V).

a) ***DYR***

HVIRVELDYR

PATTEDYR

INSECTIVORA

Talpidae

Galemys pyrenaicus

CHIROPTERA

Rhinolophidae

Rhinolophus blasii

Rhinolophus euryale

Rhinolophus ferrumequinum

Rhinolophus hipposideros

Rhinolophus mehelyi

Vespertilionidae

Barbastella barbastellus

Miniopterus schreibersii

Myotis bechsteini

Myotis blythi

Myotis capaccinii

Myotis dasycneme

Myotis emarginatus

Myotis myotis

Pteropodidae

Rousettus aegyptiacus

RODENTIA

Gliridae

Myomimus roachi

Sciuridae

* *Marmota marmota latirostris*

* *Pteromys volans (Sciuropterus russicus)*

Spermophilus citellus (Citellus citellus)

* *Spermophilus suslicus (Citellus suslicus)*

Castoridae

Castor fiber (bortset fra de estiske, lettiske, litauiske, finske og svenske populationer)

Cricetidae

Mesocricetus newtoni

Microtidae

Dinaromys bogdanovi

Microtus cabrerae

* *Microtus oeconomus arenicola*

* *Microtus oeconomus mehelyi*

Microtus tatricus

Zapodidae

Sicista subtilis

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

CARNIVORA

Canidae

* *Alopex lagopus*

* *Canis lupus* (undtagen den estiske population; græske populationer: kun syd for 39. breddegrad; spanske populationer: kun populationerne syd for Duero; lettiske, litauiske og finske populationer).

Ursidae

* *Ursus arctos* (bortset fra de estiske, finske og svenske populationer)

Mustelidae

* *Gulo gulo*

Lutra lutra

Mustela eversmanii

* *Mustela lutreola*

Vormela peregusna

Felidae

Lynx lynx (bortset fra de estiske, lettiske og finske populationer)

* *Lynx pardinus*

Phocidae

Halichoerus grypus (V)

* *Monachus monachus*

Phoca hispida bottnica (V)

* *Phoca hispida saimensis*

Phoca vitulina (V)

ARTIODACTYLA

Cervidae

* *Cervus elaphus corsicanus*

Rangifer tarandus fennicus (o)

Bovidae

* *Bison bonasus*

Capra aegagrus (naturlige populationer)

* *Capra pyrenaica pyrenaica*

Ovis gmelini musimon (Ovis ammon musimon) (naturlige populationer — Korsika og Sardinien)

Ovis orientalis ophion (Ovis gmelini ophion)

* *Rupicapra pyrenaica ornata (Rupicapra rupicapra ornata)*

Rupicapra rupicapra balcanica

* *Rupicapra rupicapra tatrica*

CETACEA

Phocoena phocoena

Tursiops truncatus

KRYBDYR

CHELONIA (TESTUDINES)

Testudinidae

Testudo graeca

Testudo hermanni

Testudo marginata

Cheloniidae

* *Caretta caretta*

* *Chelonia mydas*

Emydidae

Emys orbicularis

Mauremys caspica

Mauremys leprosa

SAURIA

Lacertidae

Dinarolacerta mosorensis

Lacerta bonnali (Lacerta monticola)

Lacerta monticola

Lacerta schreiberi

Gallotia galloti insulanagae

* *Gallotia simonyi*

Podarcis lilfordi

Podarcis pityusensis

Scincidae

Chalcides simonyi (Chalcides occidentalis)

Gekkonidae

Phyllodactylus europaeus

OPHIDIA (SERPENTES)

Colubridae

* *Coluber cypriensis*

Elaphe quatuorlineata

Elaphe situla

* *Natrix natrix cypriaca*

Viperidae

* *Macrovipera schweizeri (Vipera lebetina schweizeri)*

Vipera ursinii (bortset fra *Vipera ursinii rakosiensis* og *Vipera ursinii macrops*)

* *Vipera ursinii macrops*

* *Vipera ursinii rakosiensis*

PADDER

CAUDATA

Salamandridae

Chioglossa lusitanica

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Mertensiella luschani (Salamandra luschani)

* *Salamandra aurorae (Salamandra atra aurorae)*

Salamandrina terdigitata

Triturus carnifex (Triturus cristatus carnifex)

Triturus cristatus (Triturus cristatus cristatus)

Triturus dobrogicus (Triturus cristatus dobrogicus)

Triturus karelinii (Triturus cristatus karelinii)

Triturus montandoni

Triturus vulgaris ampelensis

Proteidae

* *Proteus anguinus*

Plethodontidae

Hydromantes (Speleomantes) ambrosii

Hydromantes (Speleomantes) flavus

Hydromantes (Speleomantes) genei

Hydromantes (Speleomantes) imperialis

Hydromantes (Speleomantes) strinatii

Hydromantes (Speleomantes) supramontis

ANURA

Discoglossidae

* *Alytes muletensis*

Bombina bombina

Bombina variegata

Discoglossus galganoi (herunder *Discoglossus»jeanneae«*)

Discoglossus montalentii

Discoglossus sardus

Ranidae

Rana latastei

Pelobatidae

* *Pelobates fuscus insubricus*

FISK

PETROMYZONIFORMES

Petromyzonidae

Eudontomyzon spp. (o)

Lampetra fluviatilis (V) (bortset fra de finske og svenske populationer)

Lampetra planeri (o) (bortset fra de estiske, finske og svenske populationer)

Lethenteron zanandreai (V)

Petromyzon marinus (o) (bortset fra den svenske population)

ACIPENSERIFORMES

Acipenseridae

* *Acipenser naccarii*

* *Acipenser sturio*

CLUPEIFORMES

Clupeidae

Alosa spp. (V)

SALMONIFORMES

Salmonidae

Hucho hucho (naturlige populationer) (V)

Salmo macrostigma (o)

Salmo marmoratus (o)

Salmo salar (kun i ferskvand) (V) (bortset fra de finske populationer)

Salmothymus obtusirostris (o)

Coregonidae

* *Coregonus oxyrhynchus* (opstigende populationer i visse områder af Nordsøen)

Umbridae

Umbra krameri (o)

CYPRINIFORMES

Cyprinidae

Alburnus albidus (o) *(Alburnus vulturius)*

Aulopyge huegelii (o)

Anaecypris hispanica

Aspius aspius (V) (bortset fra de finske populationer)

Barbus comiza (V)

Barbus meridionalis (V)

Barbus plebejus (V)

Chalcalburnus chalcoides (o)

Chondrostoma genei (o)

Chondrostoma knerii (o)

Chondrostoma lusitanicum (o)

Chondrostoma phoxinus (o)

Chondrostoma polylepis (o) (herunder *C. willkommi*)

Chondrostoma soetta (o)

Chondrostoma toxostoma (o)

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Gobio albipinnatus (o)

Gobio kessleri (o)

Gobio uranoscopus (o)

Iberocypris palaciosi (o)

**Ladigesocypris ghigii* (o)

Leuciscus lucumonis (o)

Leuciscus souffia (o)

Pelecus cultratus (V)

Phoxinellus spp. (o)

* *Phoxinus percnurus*

Rhodeus sericeus amarus (o)

Rutilus pigus (V)

Rutilus rubilio (o)

Rutilus arcasii (o)

Rutilus macrolepidotus (o)

Rutilus lemmingii (o)

Rutilus frisii meidingeri (V)

Rutilus alburnoides (o)

Scardinius graecus (o)

Squalius microlepis (o)

Squalius svallize (o)

Cobitidae

Cobitis elongata (o)

Cobitis taenia (o) (bortset fra de finske populationer)

Cobitis trichonica (o)

Misgurnus fossilis (o)

Sabanejewia aurata (o)

Sabanejewia larvata (o) *(Cobitis larvata* og *Cobitis conspersa)*

SILURIFORMES

Siluridae

Silurus aristotelis (V)

ATHERINIFORMES

Cyprinodontidae

Aphanius iberus (o)

Aphanius fasciatus (o)

* *Valencia hispanica*

* *Valencia letourneuxi (Valencia hispanica)*

PERCIFORMES

Percidae

Gymnocephalus baloni

Gymnocephalus schraetzer (V)

**Romanichthys valsanicola*

Zingel spp. ((o) bortset fra *Zingel asper* og *Zingel zingel* (V))

Gobiidae

Knipowitschia croatica (o)

Knipowitschia (Padogobius) panizzae (o)

Padogobius nigricans (o)

Pomatoschistus canestrini (o)

SCORPAENIFORMES

Cottidae

Cottus gobio (o) (bortset fra de finske populationer)

Cottus petiti (o)

HVIRVELLØSE DYR

LEDDYR

CRUSTACEA

Decapoda

Austropotamobius pallipes (V)

* *Austropotamobius torrentium* (V)

Isopoda

* *Armadillidium ghardalamensis*

INSECTA

Coleoptera

Agathidium pulchellum (o)

Bolbelasmus unicornis

Boros schneideri (o)

Buprestis splendens

Carabus hampei

Carabus hungaricus

* *Carabus menetriesi pacholei*

* *Carabus olympiae*

Carabus variolosus

Carabus zawadszkii

Cerambyx cerdo

Corticaria planula (o)

Cucujus cinnaberinus

Dorcadion fulvum cervae

Duvalius gebhardti

Duvalius hungaricus

Dytiscus latissimus

Graphoderus bilineatus

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Leptodirus hochenwarti

Limoniscus violaceus (o)

Lucanus cervus (o)

Macroplea pubipennis (o)

Mesosa myops (o)

Morimus funereus (o)

* *Osmoderma eremita*

Oxyporus mannerheimii (o)

Pilemia tigrina

* *Phryganophilus ruficollis*

Probaticus subrugosus

Propomacrus cypriacus

* *Pseudogaurotina excellens*

Pseudoseriscius cameroni

Pytho kolwensis

Rhysodes sulcatus (o)

* *Rosalia alpina*

Stephanopachys linearis (o)

Stephanopachys substriatus (o)

Xyletinus tremulicola (o)

Hemiptera

Aradus angularis (o)

Lepidoptera

Agriades glandon aquilo (o)

Arytrura musculus

* *Callimorpha (Euplagia, Panaxia) quadripunctaria* (o)

Catopta thrips

Chondrosoma fiduciarium

Clossiana improba (o)

Coenonympha oedippus

Colias myrmidone

Cucullia mixta

Dioszeghyana schmidtii

Erannis ankeraria

Erebia calcaria

Erebia christi

Erebia medusa polaris (o)

Eriogaster catax

Euphydryas (Eurodryas, Hypodryas) aurinia (o)

Glyphipterix loricatella

Gortyna borelii lunata

Graellsia isabellae (V)

Hesperia comma catena (o)

Hypodryas maturna

Leptidea morsei

Lignyoptera fumidaria

Lycaena dispar

Lycaena helle

Maculinea nausithous

Maculinea teleius

Melanargia arge

* *Nymphalis vaualbum*

Papilio hospiton

Phyllometra culminaria

Plebicula golgus

Polymixis rufocincta isolata

Polyommatus eroides

Proterebia afra dalmata

Pseudophilotes bavius

Xestia borealis (o)

Xestia brunneopicta (o)

* *Xylomoia strix*

Mantodea

Apteromantis aptera

Odonata

Coenagrion hylas (o)

Coenagrion mercuriale (o)

Coenagrion ornatum (o)

Cordulegaster heros

Cordulegaster trinacriae

Gomphus graslinii

Leucorrhinia pectoralis

Lindenia tetraphylla

Macromia splendens

Ophiogomphus cecilia

Oxygastra curtisii

Orthoptera

Baetica ustulata

Brachytrupes megacephalus

Isophya costata

Isophya harzi

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Isophya stysi

Myrmecophilus baronii

Odontopodisma rubripes

Paracaloptenus caloptenoides

Pholidoptera transsylvanica

Stenobothrus (Stenobothrodes) eurasius

ARACHNIDA

Pseudoscorpiones

Anthrenochernes stellae (o)

BLØDDYR

GASTROPODA

Anisus vorticulus

Caseolus calculus

Caseolus commixta

Caseolus sphaerula

Chilostoma banaticum

Discula leacockiana

Discula tabellata

Discus guerinianus

Elona quimperiana

Geomalacus maculosus

Geomitra moniziana

Gibbula nivosa

* *Helicopsis striata austriaca* (o)

Hygromia kovacsi

Idiomela (Helix) subplicata

Lampedusa imitatrix

* *Lampedusa melitensis*

Leiostyla abbreviata

Leiostyla cassida

Leiostyla corneocostata

Leiostyla gibba

Leiostyla lamellosa

* *Paladilhia hungarica*

Sadleriana pannonica

Theodoxus transversalis

Vertigo angustior (o)

Vertigo genesii (o)

Vertigo geyeri) (o)

Vertigo moulinsiana (o)

BIVALVIA

Unionoida

Margaritifera durrovensis (Margaritifera margaritifera) (V)

Margaritifera margaritifera (V)

Unio crassus

Dreissenidae

Congeria kusceri

b) ***PLANTER***

PTERIDOPHYTA

ASPLENIACEAE

Asplenium jahandiezii (Litard.) Rouy

Asplenium adulterinum Milde

BLECHNACEAE

Woodwardia radicans (L.) Sm.

DICKSONIACEAE

Culcita macrocarpa C. Presl

DRYOPTERIDACEAE

Diplazium sibiricum (Turcz. ex Kunze) Kurata

* *Dryopteris corleyi* Fraser-Jenk.

Dryopteris fragans (L.) Schott

HYMENOPHYLLACEAE

Trichomanes speciosum Willd.

ISOETACEAE

Isoetes boryana Durieu

Isoetes malinverniana Ces. & De Not.

MARSILEACEAE

Marsilea batardae Launert

Marsilea quadrifolia L.

Marsilea strigosa Willd.

OPHIOGLOSSACEAE

Botrychium simplex Hitchc.

Ophioglossum polyphyllum A. Braun

GYMNOSPERMAE

PINACEAE

* *Abies nebrodensis* (Lojac.) Mattei

ANGIOSPERMAE

ALISMATACEAE

* *Alisma wahlenbergii* (Holmberg) Juz.

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Caldesia parnassifolia (L.) Parl.

Luronium natans (L.) Raf.

AMARYLLIDACEAE

Leucojum nicaeense Ard.

Narcissus asturiensis (Jordan) Pugsley

Narcissus calcicola Mendonça

Narcissus cyclamineus DC.

Narcissus fernandesii G. Pedro

Narcissus humilis (Cav.) Traub

* *Narcissus nevadensis* Pugsley

Narcissus pseudonarcissus L. subsp. *nobilis* (Haw.) A. Fernandes

Narcissus scaberulus Henriq.

Narcissus triandrus L. subsp. *capax* (Salisb.) D. A. Webb.

Narcissus viridiflorus Schousboe

ASCLEPIADACEAE

Vincetoxicum pannonicum (Borhidi) Holub

BORAGINACEAE

* *Anchusa crispa* Viv.

Echium russicum J.F.Gemlin

* *Lithodora nitida* (H. Ern) R. Fernandes

Myosotis lusitanica Schuster

Myosotis rehsteineri Wartm.

Myosotis retusifolia R. Afonso

Omphalodes kuzinskyanae Willk.

* *Omphalodes littoralis* Lehm.

* *Onosma tornensis* Javorka

Solenanthus albanicus (Degen & al.) Degen & Baldacci

**Symphytum cycladense* Pawl.

CAMPANULACEAE

Adenophora lilifolia (L.) Ledeb.

Asyneuma giganteum (Boiss.) Bornm.

* *Campanula bohemica* Hruby

* *Campanula gelida* Kovanda

Campanula romanica Săvul.

**Campanula sabatia* De Not.

Campanula serrata (Kit.) Hendrych

Campanula zoysii Wulfen

Jasione crispa (Pourret) Samp. subsp. *serpentinica* Pinto da Silva

Jasione lusitanica A. DC.

CARYOPHYLLACEAE

Arenaria ciliata L. subsp. *pseudofrigida* Ostenf. & O.C.

Arenaria humifusa Wahlenberg

* *Arenaria nevadensis* Boiss. & Reuter

Arenaria provincialis Chater & Halliday

* *Cerastium alsinifolium* Tausch *Cerastium dinaricum* G. Beck & Szysz.

Dianthus arenarius L. subsp. *arenarius*

* *Dianthus arenarius* subsp. *bohemicus* (Novak) O. Schwarz

Dianthus cintranus Boiss. & Reuter subsp. *cintranus* Boiss. & Reuter

* *Dianthus diutinus* Kit.

* *Dianthus lumnitzeri* Wiesb.

Dianthus marizii (Samp.) Samp.

* *Dianthus moravicus* Kovanda

* *Dianthus nitidus* Waldst. et Kit.

Dianthus plumarius subsp. *regis-stephani* (Rapcs.) Baksay

Dianthus rupicola Biv.

**Gypsophila papillosa* P. Porta

Herniaria algarvica Chaudhri

* *Herniaria latifolia* Lapeyr. subsp. *litardierei* Gamis

Herniaria lusitanica (Chaudhri) subsp. *berlengiana* Chaudhri

Herniaria maritima Link

* *Minuartia smejkalii* Dvorakova

Moehringia jankae Griseb. ex Janka

Moehringia lateriflora (L.) Fenzl.

Moehringia tommasinii Marches.

Moehringia villosa (Wulfen) Fenzl

Petrocoptis grandiflora Rothm.

Petrocoptis montsicciana O. Bolos & Rivas Mart.

Petrocoptis pseudoviscosa Fernández Casas

Silene furcata Rafin. subsp. *angustiflora* (Rupr.) Walters

* *Silene hicesiae* Brullo & Signorello

Silene hifacensis Rouy ex Willk.

**Silene holzmanii* Heldr. ex Boiss.

Silene longicilia (Brot.) Otth.

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Silene mariana Pau

* *Silene orphanidis* Boiss

**Silene rothmaleri* Pinto da Silva

**Silene velutina* Pourret ex Loisel.

CHENOPODIACEAE

Bassia (Kochia) *saxicola* (Guss.) A. J. Scott

* *Cremnophyton lanfrancoi* Brullo et Pavone

* *Salicornia veneta* Pignatti & Lausi

CISTACEAE

Cistus palhinhae Ingram

Halimium verticillatum (Brot.) Sennen

Helianthemum alypoides Losa & Rivas Goday

Helianthemum caput-felis Boiss.

* *Tuberaria major* (Willk.) Pinto da Silva & Rozeira

COMPOSITAE

* *Anthemis glaberrima* (Rech. f.) Greuter

Artemisia campestris L. subsp. *bottnica* A.N. Lundström ex Kindb.

**Artemisia granatensis* Boiss.

* *Artemisia laciniata* Willd.

Artemisia oelandica (Besser) Komaror

* *Artemisia pancicii* (Janka) Ronn.

* *Aster pyrenaeus* Desf. ex DC

* *Aster sorrentinii* (Tod) Lojac.

Carlina onopordifolia Besser

* *Carduus myriacanthus* Salzm. ex DC.

* *Centaurea alba* L. subsp. *heldreichii* (Halacsy) Dostal

Centaurea alba L. subsp. *princeps* (Boiss. & Heldr.) Gugler

* *Centaurea akamantis* T. Georgiadis & G. Chatzikyriakou

* *Centaurea attica* Nyman subsp. *megarensis* (Halacsy & Hayek) Dostal

* *Centaurea balearica* J. D. Rodriguez

* *Centaurea borjae* Valdes-Berm. & Rivas Goday

**Centaurea citricolor* Font Quer

Centaurea corymbosa Pourret

Centaurea gadorensis G. Blanca

**Centaurea horrida* Badaro

Centaurea immanuelis-loewii Degen

Centaurea jankae Brandza

* *Centaurea kalambakensis* Freyn & Sint.

Centaurea kartschiana Scop.

* *Centaurea lactiflora* Halacsy

Centaurea micrantha Hoffmanns. & Link subsp. *herminii* (Rouy) Dostál

* *Centaurea niederi* Heldr.

* *Centaurea peucedanifolia* Boiss. & Orph.

* *Centaurea pinnata* Pau

Centaurea pontica Prodan & E. I. Nyárády

Centaurea pulvinata (G. Blanca) G. Blanca

Centaurea rothmalerana (Arènes) Dostál

Centaurea vicentina Mariz

Cirsium brachycephalum Juratzka

* *Crepis crocifolia* Boiss. & Heldr.

Crepis granatensis (Willk.) Blanca & M. Cueto

Crepis pusilla (Sommier) Merxmüller

Crepis tectorum L. subsp. *nigrescens*

Erigeron frigidus Boiss. ex DC.

* *Helichrysum melitense* (Pignatti) Brullo et al

Hymenostemma pseudanthemis (Kunze) Willd.

Hyoseris frutescens Brullo et Pavone

* *Jurinea cyanoides* (L.) Reichenb.

* *Jurinea fontqueri* Cuatrec.

* *Lamyropsis microcephala* (Moris) Dittrich & Greuter

Leontodon microcephalus (Boiss. ex DC.) Boiss.

Leontodon boryi Boiss.

* *Leontodon siculus* (Guss.) Finch & Sell

Leuzea longifolia Hoffmanns. & Link

Ligularia sibirica (L.) Cass.

* *Palaeocyanus crassifolius* (Bertoloni) Dostal

Santolina impressa Hoffmanns. & Link

Santolina semidentata Hoffmanns. & Link

Saussurea alpina subsp. *esthonica* (Baer ex Rupr) Kupffer

* *Senecio elodes* Boiss. ex DC.

Senecio jacobea L. subsp. *gotlandicus* (Neuman) Sterner

Senecio nevadensis Boiss. & Reuter

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Serratula lycopifolia (Vill.) A. Kern

Tephroseris longifolia (Jacq.) Griseb et Schenk subsp. *moravica*

CONVOLVULACEAE

**Convolvulus argyrothamnus* Greuter

* *Convolvulus fernandesii* Pinto da Silva & Teles

CRUCIFERAE

Alyssum pyrenaicum Lapeyr.

* *Arabis kennedyae* Meikle

Arabis sadina (Samp.) P. Cout.

Arabis scopoliana Boiss

* *Biscutella neustriaca* Bonnet

Biscutella vincentina (Samp.) Rothm.

Boleum asperum (Pers.) Desvaux

Brassica glabrescens Poldini

Brassica hilarionis Post

Brassica insularis Moris

* *Brassica macrocarpa* Guss.

Braya linearis Rouy

* *Cochlearia polonica* E. Fröhlich

* *Cochlearia tatrae* Borbas

* *Coincya rupestris* Rouy

* *Coronopus navasii* Pau

Crambe tataria Sebeok

* *Degenia velebitica* (Degen) Hayek

Diplotaxis ibicensis (Pau) Gómez-Campo

* *Diplotaxis siettiana* Maire

Diplotaxis vicentina (P. Cout.) Rothm.

Draba cacuminum Elis Ekman

Draba cinerea Adams

Draba dorneri Heuffel.

Erucastrum palustre (Pirona) Vis.

Erysimum pieninicum (Zapal.) Pawl.

* *Iberis arbuscula* Runemark

Iberis procumbens Lange subsp. *microcarpa* Franco & Pinto da Silva

Jonopsidium acaule (Desf.) Reichenb.

Jonopsidium savianum (Caruel) Ball ex Arcang.

Rhynchosinapis erucastrum (L.) Dandy ex Clapham subsp. *cintrana* (Coutinho) Franco & P. Silva (*Coincya cintrana* (P. Cout.) Pinto da Silva)

Sisymbrium cavanillesianum Valdés & Castroviejo

Sisymbrium supinum L.

Thlaspi jankae A. Kern.

CYPERACEAE

Carex holostoma Drejer

* *Carex panormitana* Guss.

Eleocharis carniolica Koch

DIOSCOREACEAE

* *Borderea chouardii* (Gaussen) Heslot

DROSERACEAE

Aldrovanda vesiculosa L.

ELATINACEAE

Elatine gussonei (Sommier) Brullo et al

ERICACEAE

Rhododendron luteum Sweet

EUPHORBIACEAE

* *Euphorbia margalidiana* Kuhbier & Lewejohann

Euphorbia transtagana Boiss.

GENTIANACEAE

* *Centaurium rigualii* Esteve

* *Centaurium somedanum* Lainz

Gentiana ligustica R. de Vilm. & Chopinet

Gentianella anglica (Pugsley) E. F. Warburg

* *Gentianella bohemica* Skalicky

GERANIACEAE

* *Erodium astragaloides* Boiss. & Reuter

Erodium paularense Fernández-González & Izco

* *Erodium rupicola* Boiss.

GLOBULARIACEAE

* *Globularia stygia* Orph. ex Boiss.

GRAMINEAE

Arctagrostis latifolia (R. Br.) Griseb.

Arctophila fulva (Trin.) N. J. Anderson

Avenula hackelii (Henriq.) Holub

Bromus grossus Desf. ex DC.

Calamagrostis chalybaea (Laest.) Fries

Cinna latifolia (Trev.) Griseb.

Coleanthus subtilis (Tratt.) Seidl

Festuca brigantina (Markgr.-Dannenb.) Markgr.-Dannenb.

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Festuca duriotagana Franco & R. Afonso

Festuca elegans Boiss.

Festuca henriquesii Hack.

Festuca summilusitana Franco & R. Afonso

Gaudinia hispanica Stace & Tutin

Holcus setiglumis Boiss. & Reuter subsp. *duriensis* Pinto da Silva

Micropyropsis tuberosa Romero - Zarco & Cabezudo

Poa granitica Br.-Bl. subsp. *disparilis* (E. I. Nyárády) E. I. Nyárády

* *Poa riphaea* (Ascher et Graebner) Fritsch

Pseudarrhenatherum pallens (Link) J. Holub

Puccinellia phryganodes (Trin.) Scribner + Merr.

Puccinellia pungens (Pau) Paunero

* *Stipa austroitalica* Martinovsky

* *Stipa bavarica* Martinovsky & H. Scholz

Stipa danubialis Dihoru & Roman

* *Stipa styriaca* Martinovsky

* *Stipa veneta* Moraldo

* *Stipa zalesskii* Wilensky

Trisetum subalpestre (Hartman) Neuman

GROSSULARIACEAE

* *Ribes sardoum* Martelli

HIPPURIDACEAE

Hippuris tetraphylla L. Fil.

HYPERICACEAE

* *Hypericum aciferum* (Greuter) N.K.B. Robson

IRIDACEAE

Crocus cyprius Boiss. et Kotschy

Crocus hartmannianus Holmboe

Gladiolus palustris Gaud.

Iris aphylla L. subsp. *hungarica* Hegi

Iris humilis Georgi subsp. *arenaria* (Waldst. et Kit.) A. et D. Löve

JUNCACEAE

Juncus valvatus Link

Luzula arctica Blytt

LABIATAE

Dracocephalum austriacum L.

* *Micromeria taygetea* P.H. Davis

Nepeta dirphya (Boiss.) Heldr. ex Halacsy

* *Nepeta sphaciotica* P.H. Davis

Origanum dictamnus L.

Phlomis brevibracteata Turril

Phlomis cypria Post

Salvia veneris Hedge

Sideritis cypria Post

Sideritis incana subsp. *glauca* (Cav.) Malagarriga

Sideritis javalambrensis Pau

Sideritis serrata Cav. ex Lag.

Teucrium lepicephalum Pau

Teucrium turredanum Losa & Rivas Goday

* *Thymus camphoratus* Hoffmanns. & Link

Thymus carnosus Boiss.

* *Thymus lotocephalus* G. López & R. Morales (*Thymus cephalotos* L.)

LEGUMINOSAE

Anthyllis hystrix Cardona, Contandr. & E. Sierra

* *Astragalus algarbiensis* Coss. ex Bunge

* *Astragalus aquilanus* Anzalone

Astragalus centralpinus Braun-Blanquet

* *Astragalus macrocarpus* DC. subsp. lefkarensis

* *Astragalus maritimus* Moris

Astragalus peterfii Jáv.

Astragalus tremolsianus Pau

* *Astragalus verrucosus* Moris

* *Cytisus aeolicus* Guss. ex Lindl.

Genista dorycnifolia Font Quer

Genista holopetala (Fleischm. ex Koch) Baldacci

Melilotus segetalis (Brot.) Ser. subsp. *fallax* Franco

* *Ononis hackelii* Lange

Trifolium saxatile All.

* *Vicia bifoliolata* J.D. Rodríguez

LENTIBULARIACEAE

* *Pinguicula crystallina* Sm.

Pinguicula nevadensis (Lindb.) Casper

LILIACEAE

Allium grosii Font Quer

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Androcymbium rechingeri Greuter

* *Asphodelus bento-rainhae* P. Silva

* *Chionodoxa lochiae* Meikle in Kew Bull.

Colchicum arenarium Waldst. et Kit.

Hyacinthoides vicentina (Hoffmans. & Link) Rothm.

* *Muscari gussonei* (Parl.) Tod.

Scilla litardierei Breist.

* *Scilla morrisii* Meikle

*Tulipa cy*pria Stapf

Tulipa hungarica Borbas

LINACEAE

* *Linum dolomiticum* Borbas

* *Linum muelleri* Moris (*Linum maritimum muelleri*)

LYTHRACEAE

* *Lythrum flexuosum* Lag.

MALVACEAE

Kosteletzkya pentacarpos (L.) Ledeb.

NAJADACEAE

Najas flexilis (Willd.) Rostk. & W.L. Schmidt

Najas tenuissima (A. Braun) Magnus

OLEACEAE

Syringa josikaea Jacq. Fil. ex Reichenb.

ORCHIDACEAE

Anacamptis urvilleana Sommier et Caruana Gatto

Calypso bulbosa L.

* *Cephalanthera cucullata* Boiss. & Heldr.

Cypripedium calceolus L.

Dactylorhiza kalopissii E. Nelson

Gymnigritella runei Teppner & Klein

Himantoglossum adriaticum Baumann

Himantoglossum caprinum (Bieb.) V. Koch

Liparis loeselii (L.) Rich.

* *Ophrys kotschyi* H.Fleischm. et Soo

Ophrys lunulata Parl.

Ophrys melitensis (Salkowski) J et P Devillers-Terschuren

Platanthera obtusata (Pursh) subsp. *oligantha* (Turez.) Hulten

OROBANCHACEAE

Orobanche densiflora Salzm. ex Reut.

PAEONIACEAE

Paeonia cambessedesii (Willk.) Willk.

Paeonia clusii F.C. Stern subsp. *rhodia* (Stearn) Tzanoudakis

Paeonia officinalis L. subsp. *banatica* (Rachel) Soo

Paeonia parnassica Tzanoudakis

PALMAE

Phoenix theophrasti Greuter

PAPAVERACEAE

Corydalis gotlandica Lidén

Papaver laestadianum (Nordh.) Nordh.

Papaver radicatum Rottb. subsp. *hyperboreum* Nordh.

PLANTAGINACEAE

Plantago algarbiensis Sampaio (*Plantago bracteosa* (Willk.) G. Sampaio)

Plantago almogravensis Franco

PLUMBAGINACEAE

Armeria berlengensis Daveau

Armeria helodes Martini & Pold

Armeria neglecta Girard

Armeria pseudarmeria (Murray) Mansfeld

Armeria rouyana Daveau

Armeria soleirolii (Duby) Godron

Armeria velutina Welw. ex Boiss. & Reuter

Limonium dodartii (Girard) O. Kuntze subsp. *lusitanicum* (Daveau) Franco

* *Limonium insulare* (Beg. & Landi) Arrig. & Diana

Limonium lanceolatum (Hoffmans. & Link) Franco

Limonium multiflorum Erben

* *Limonium pseudolaetum* Arrig. & Diana

* *Limonium strictissimum* (Salzmann) Arrig.

POLYGONACEAE

Persicaria foliosa (H. Lindb.) Kitag.

Polygonum praelongum Coode & Cullen

Rumex rupestris Le Gall

PRIMULACEAE

Androsace mathildae Levier

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Androsace pyrenaica Lam.

* *Cyclamen fatrense* Halda et Sojak

* *Primula apennina* Widmer

Primula carniolica Jacq.

Primula nutans Georgi

Primula palinuri Petagna

Primula scandinavica Bruun

Soldanella villosa Darracq.

RANUNCULACEAE

* *Aconitum corsicum* Gayer (*Aconitum napellus* subsp. *corsicum*)

Aconitum firmum (Reichenb.) Neilr subsp. *moravicum* Skalicky

Adonis distorta Ten.

Aquilegia bertolonii Schott

Aquilegia kitaibelii Schott

* *Aquilegia pyrenaica* D.C. subsp. *cazorlensis* (Heywood) Galiano

* *Consolida samia* P.H. Davis

* *Delphinium caseyi* B.L. Burtt

Pulsatilla grandis Wenderoth

Pulsatilla patens (L.) Miller

* *Pulsatilla pratensis* (L.) Miller subsp. *hungarica* Soo

* *Pulsatilla slavica* G. Reuss.

* *Pulsatilla subslavica* Futak ex Goliasova

Pulsatilla vulgaris Hill. subsp. *gotlandica* (Johanss.) Zaemelis & Paegle

Ranunculus kykkoensis Meikle

Ranunculus lapponicus L.

* *Ranunculus weyleri* Mares

RESEDACEAE

**Reseda decursiva Forssk.*

ROSACEAE

Agrimonia pilosa Ledebour

Potentilla delphinensis Gren. & Godron

Potentilla emilii-popii Nyárády

* *Pyrus magyarica* Terpo

Sorbus teodorii Liljefors

RUBIACEAE

Galium cracoviense Ehrend.

* *Galium litorale* Guss.

Galium moldavicum (Dobrescu) Franco

* *Galium sudeticum* Tausch

* *Galium viridi*florum Boiss. & Reuter

SALICACEAE

Salix salvifolia Brot. subsp. *australis* Franco

SANTALACEAE

Thesium ebracteatum Hayne

SAXIFRAGACEAE

Saxifraga berica (Beguinot) D.A. Webb

Saxifraga florulenta Moretti

Saxifraga hirculus L.

Saxifraga osloënsis Knaben

Saxifraga tombeanensis Boiss. ex Engl.

SCROPHULARIACEAE

Antirrhinum charidemi Lange

Chaenorrhinum serpyllifolium (Lange) Lange subsp. *lusitanicum* R. Fernandes

* *Euphrasia genargentea* (Feoli) Diana

Euphrasia marchesettii Wettst. ex Marches.

Linaria algarviana Chav.

Linaria coutinhoi Valdés

Linaria loeselii Schweigger

* *Linaria ficalhoana* Rouy

Linaria flava (Poiret) Desf.

**Linaria hellenica* Turrill

Linaria pseudolaxiflora Lojacono

* *Linaria ricardoi* Cout.

Linaria tonzigii Lona

**Linaria tursica* B. Valdés & Cabezudo

Odontites granatensis Boiss.

* *Pedicularis sudetica* Willd.

Rhinanthus oesilensis (Ronniger & Saarsoo) Vassilcz

Tozzia carpathica Wol.

Verbascum litigiosum Samp.

Veronica micrantha Hoffmanns. & Link

* *Veronica oetaea* L.-A. Gustavsson

SOLANACEAE

**Atropa baetica* Willk.

THYMELAEACEAE

* *Daphne arbuscula* Celak

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Daphne petraea Leybold

* *Daphne rodriguezii* Texidor

ULMACEAE

Zelkova abelicea (Lam.) Boiss.

UMBELLIFERAE

**Angelica heterocarpa* Lloyd

Angelica palustris (Besser) Hoffm.

* *Apium bermejoi* Llorens

Apium repens (Jacq.) Lag.

Athamanta cortiana Ferrarini

**Bupleurum capillare* Boiss. & Heldr.

* *Bupleurum kakiskalae* Greuter

Eryngium alpinum L.

* *Eryngium viviparum* Gay

* *Ferula sadleriana* Lebed.

Hladnikia pastinacifolia Reichenb.

* *Laserpitium longiradium* Boiss.

* *Naufraga balearica* Constans & Cannon

* *Oenanthe conioides* Lange

Petagnia saniculifolia Guss.

Rouya polygama (Desf.) Coincy

* *Seseli intricatum* Boiss.

Seseli leucospermum Waldst. et Kit

Thorella verticillatinundata (Thore) Briq.

VALERIANACEAE

Centranthus trinervis (Viv.) Beguinot

VIOLACEAE

Viola delphinantha Boiss.

* *Viola hispida* Lam.

Viola jaubertiana Mares & Vigineix

Viola rupestris F.W. Schmidt subsp. *relicta* Jalas

LAVERE PLANTER

BRYOPHYTA

Bruchia vogesiaca Schwaegr. (o)

Bryhnia novae-angliae (Sull & Lesq.) Grout (o)

* *Bryoerythrophyllum campylocarpum* (C. Müll.) Crum. (*Bryoerythrophyllum machadoanum* (Sergio) M.O. Hill) (o)

Buxbaumia viridis (Moug.) Moug. & Nestl. (o)

Cephalozia macounii (Aust.) Aust. (o)

Cynodontium suecicum (H. Arn. & C. Jens.) I. Hag. (o)

Dichelyma capillaceum (Dicks) Myr. (o)

Dicranum viride (Sull. & Lesq.) Lindb. (o)

Distichophyllum carinatum Dix. & Nich. (o)

Drepanocladus (Hamatocaulis) vernicosus (Mitt.) Warnst. (o)

Encalypta mutica (I. Hagen) (o)

Hamatocaulis lapponicus (Norrl.) Hedenäs (o)

Herzogiella turfacea (Lindb.) I. Wats. (o)

Hygrohypnum montanum (Lindb.) Broth. (o)

Jungermannia handelii (Schiffn.) Amak. (o)

Mannia triandra (Scop.) Grolle (o)

* *Marsupella profunda* Lindb. (o)

Meesia longiseta Hedw. (o)

Nothothylas orbicularis (Schwein.) Sull. (o)

Ochyraea tatrensis Vana (o)

Orthothecium lapponicum (Schimp.) C. Hartm. (o)

Orthotrichum rogeri Brid. (o)

Petalophyllum ralfsii (Wils.) Nees & Gott. (o)

Plagiomnium drummondii (Bruch & Schimp.) T. Kop. (o)

Riccia breidleri Jur. (o)

Riella helicophylla (Bory & Mont.) Mont. (o)

Scapania massolongi (K. Müll.) K. Müll. (o)

Sphagnum pylaisii Brid. (o)

Tayloria rudolphiana (Garov) B. & S. (o)

Tortella rigens (N. Alberts) (o)

ARTER, DER ER ENDEMISKE, FOR MAKARONESIEN (DE KANARISKE ØER, MADEIRA OG AZORERNE)

PTERIDOPHYTA

HYMENOPHYLLACEAE

Hymenophyllum maderensis Gibby & Lovis

DRYOPTERIDACEAE

* *Polystichum drepanum* (Sw.) C. Presl.

ISOETACEAE

Isoetes azorica Durieu & Paiva ex Milde

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

MARSILEACEAE

* *Marsilea azorica* Launert & Paiva

ANGIOSPERMAE

ASCLEPIADACEAE

Caralluma burchardii N.E. Brown

* *Ceropegia chrysantha* Svent.

BORAGINACEAE

Echium candicans L. fil.

* *Echium gentianoides* Webb & Coincy

Myosotis azorica H.C. Watson

Myosotis maritima Hochst. in Seub.

CAMPANULACEAE

* *Azorina vidalii* (H.C. Watson) Feer

Musschia aurea (L. f.) DC.

**Musschia wollastonii* Lowe

CAPRIFOLIACEAE

**Sambucus palmensis* Link

CARYOPHYLLACEAE

Spergularia azorica (Kindb.) Lebel

CELASTRACEAE

Maytenus umbellata (R. Br.) Mabb.

CHENOPODIACEAE

Beta patula Ait.

CISTACEAE

Cistus chinamadensis Banares & Romero

* *Helianthemum bystropogophyllum* Svent.

COMPOSITAE

Andryala crithmifolia Ait.

**Argyranthemum lidii* Humphries

Argyranthemum thalassophylum (Svent.) Hump.

Argyranthemum winterii (Svent.) Humphries

* *Atractylis arbuscula* Svent. & Michaelis

Atractylis preauxiana Schultz.

Calendula maderensis DC.

Cheirolophus duranii (Burchard) Holub

Cheirolophus ghomerytus (Svent.) Holub

Cheirolophus junonianus (Svent.) Holub

Cheirolophus massonianus (Lowe) Hansen & Sund.

Cirsium latifolium Lowe

Helichrysum gossypinum Webb

Helichrysum monogynum Burtt & Sund.

Hypochoeris oligocephala (Svent. & Bramw.) Lack

* *Lactuca watsoniana* Trel.

* *Onopordum nogalesii* Svent.

* *Onorpordum carduelinum* Bolle

Pericallis hadrosoma (Svent.) B. Nord.

Phagnalon benettii Lowe

Stemmacantha cynaroides (Chr. Son. in Buch) Ditt

Sventenia bupleuroides Font Quer

* *Tanacetum ptarmiciflorum* Webb & Berth

CONVOLVULACEAE

* *Convolvulus caput-medusae* Lowe

* *Convolvulus lopez-socasii* Svent.

* *Convolvulus massonii* A. Dietr.

CRASSULACEAE

Aeonium gomeraense Praeger

Aeonium saundersii Bolle

Aichryson dumosum (Lowe) Praeg.

Monanthes wildpretii Banares & Scholz

Sedum brissemoretii Raymond-Hamet

CRUCIFERAE

* *Crambe arborea* Webb ex Christ

Crambe laevigata DC. ex Christ

* *Crambe sventenii* R. Petters ex Bramwell & Sund.

* *Parolinia schizogynoides* Svent.

Sinapidendron rupestre (Ait.) Lowe

CYPERACEAE

Carex malato-belizii Raymond

DIPSACACEAE

Scabiosa nitens Roemer & J.A. Schultes

ERICACEAE

Erica scoparia L. subsp. azorica (Hochst.) D. A. Webb.

EUPHORBIACEAE

* *Euphorbia handiensis* Burchard

Euphorbia lambii Svent.

Euphorbia stygiana H.C. Watson

GERANIACEAE

* *Geranium maderense* P.F. Yeo

GRAMINEAE

Deschampsia maderensis (Haeck. & Born.) Buschm.

Phalaris maderensis (Menezes) Menezes

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

GLOBULARIACEAE

* *Globularia ascanii* D. Bramwell & Kunkel

* *Globularia sarcophylla* Svent.

LABIATAE

* *Sideritis cystosiphon* Svent.

* *Sideritis discolor* (Webb ex de Noe) Bolle

Sideritis infernalis Bolle

Sideritis marmorea Bolle

Teucrium abutiloides L'Hér.

Teucrium betonicum L'Hér.

LEGUMINOSAE

* *Anagyris latifolia* Brouss. ex. Willd.

Anthyllis lemanniana Lowe

* *Dorycnium spectabile* Webb & Berthel

**Lotus azoricus* P. W. Ball

Lotus callis-viridis D. Bramwell & D. H. Davis

**Lotus kunkelii* (E. Chueca) D. Bramwell & al.

**Teline rosmarinifolia* Webb & Berthel.

* *Teline salsoloides* Arco & Acebes.

Vicia dennesiana H.C. Watson

LILIACEAE

* *Androcymbium psammophilum* Svent.

Scilla maderensis Menezes

Semele maderensis Costa

LORANTHACEAE

Arceuthobium azoricum Wiens & Hawksw.

MYRICACEAE

* *Myrica rivas*-martinezii Santos.

OLEACEAE

Jasminum azoricum L.

Picconia azorica (Tutin) Knobl.

ORCHIDACEAE

Goodyera macrophylla Lowe

PITTOSPORACEAE

* *Pittosporum coriaceum* Dryand. ex. Ait.

PLANTAGINACEAE

Plantago malato-belizii Lawalree

PLUMBAGINACEAE

Limonium arborescens (Brouss.) Kuntze

Limonium dendroides Svent.

**Limonium spectabile* (Svent.) Kunkel & Sunding

**Limonium sventenii* Santos & Fernández Galván

POLYGONACEAE

Rumex azoricus Rech. fil.

RHAMNACEAE

Frangula azorica Tutin

ROSACEAE

* *Bencomia brachystachya* Svent.

Bencomia sphaerocarpa Svent.

* *Chamaemeles coriacea* Lindl.

Dendriopoterium pulidoi Svent.

Marcetella maderensis (Born.) Svent.

Prunus lusitanica L. subsp. *azorica* (Mouillef.) Franco

Sorbus maderensis (Lowe) Dode

SANTALACEAE

Kunkeliella subsucculenta Kammer

SCROPHULARIACEAE

* *Euphrasia azorica* H.C. Watson

Euphrasia grandiflora Hochst. in Seub.

* *Isoplexis chalcantha* Svent. & O'Shanahan

Isoplexis isabelliana (Webb & Berthel.) Masferrer

Odontites holliana (Lowe) Benth.

Sibthorpia peregrina L.

SOLANACEAE

**Solanum lidii* Sunding

UMBELLIFERAE

Ammi trifoliatum (H.C. Watson) Trelease

Bupleurum handiense (Bolle) Kunkel

Chaerophyllum azoricum Trelease

Ferula latipinna Santos

Melanoselinum decipiens (Schrader & Wendl.) Hoffm.

Monizia edulis Lowe

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Oenanthe divaricata (R. Br.) Mabb.

Sanicula azorica Guthnick ex Seub.

VIOLACEAE

Viola paradoxa Lowe

LAVERE PLANTER

BRYOPHYTA

* *Echinodium spinosum* (Mitt.) Jur. (o)

* *Thamnobryum fernandesii* Sergio (o).

habitatsdirektivet.pdf

▼B

BILAG III

KRITERIER FOR UDVÆLGELSE AF DE LOKALITETER, DER KAN UDPEGES SOM LOKALITETER AF FÆLLESSKABSBETYDNING OG SOM SÆRLIGE BEVARINGSOMRÅDER

ETAPE 1: **National vurdering af lokaliteternes relative betydning for hver naturtype i bilag I og hver art i bilag II (herunder prioriterede naturtyper og prioriterede arter)**

A. *Kriterier for vurdering af lokaliteten for en given naturtype i bilag I*

a) Den pågældende naturtypes repræsentativitet på lokaliteten.

b) Den del af lokaliteten, der er dækket af den pågældende naturtype i forhold til det samlede areal, der er dækket af denne naturtype på det nationale område.

c) Bevaringsgraden af og retableringsmuligheden for den pågældende naturtypes struktur og funktioner.

d) Global vurdering af lokalitetens værdi for bevaringen af den pågældende naturtype.

B. *Kriterier for vurdering af lokaliteten for en given art i bilag II*

a) Størrelse og tæthed af den bestand af arten, der findes på lokaliteten, i forhold til de bestande, der findes på det nationale område.

b) Bevaringsgraden af og retableringsmuligheden for de levestedselementer, der er vigtige for den pågældende art.

c) Isolationsgrad af den bestand, der findes på lokaliteten, i forhold til artens naturlige udbredelsesområde.

d) Samlet vurdering af lokalitetens værdi for bevaringen af den pågældende art.

C. Efter disse kriterier klassificerer medlemsstaterne de lokaliteter, som de foreslår til den nationale liste, som lokaliteter, der kan udpeges som lokaliteter af fællesskabsbetydning, efter deres relative værdi for bevaringen af hver naturtype i bilag I eller hver art i bilag II.

D. Denne liste viser de lokaliteter, hvor de prioriterede naturtyper og prioriterede arter, som medlemsstaterne har udvalgt efter kriterierne i A og B, findes.

ETAPE 2: **Vurdering af betydningen for Fællesskabet af de lokaliteter, der er opført på de nationale lister.**

1. Samtlige af medlemsstaterne i etape 1 udpegede lokaliteter, hvor der findes prioriterede naturtyper og/eller prioriterede arter, betragtes som lokaliteter af fællesskabsbetydning.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

2. Ved vurderingen af betydningen for Fællesskabet af de øvrige lokaliteter på de nationale lister, dvs. af, hvorvidt de bidrager til at opretholde eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for en naturtype i bilag I eller en art i bilag II og/eller til sammenhængen i Natura 2000, tages der hensyn til følgende kriterier:

   a) lokalitetens relative værdi på nationalt plan

   b) lokalitetens geografiske placering i forhold til migrationsvejene for arter i bilag II samt til dens eventuelle tilhørsforhold til et sammenhængende økosystem, der er beliggende på begge sider af en eller flere af Fællesskabets indre grænser.

   c) lokalitetens samlede areal

   d) antallet af naturtyper i bilag I og arter i bilag II, der findes på lokaliteten

   e) lokalitetens samlede økologiske værdi for de pågældende biogeografiske områder og/eller for hele det i artikel 2 nævnte område både for så vidt angår det karakteristiske eller unikke aspekt af elementerne heri og deres sammensætning.

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

BILAG IV

DYRE- OG PLANTEARTER AF FÆLLESSKABSBETYDNING, DER KRÆVER STRENG BESKYTTELSE

De arter, der er opført i dette bilag, er angivet enten:

— ved den pågældende arts eller underarts navn, eller

— ved samtlige arter tilhørende en højere systematisk enhed (taxon) eller en nærmere angivet del af denne.

Forkortelsen »spp.« efter navnet på en familie eller en slægt henviser til samtlige arter tilhørende denne familie eller slægt.

a) ***DYR***

HVIRVELDYR

PATTEDYR

INSECTIVORA

Erinaceidae

Erinaceus algirus

Soricidae

Crocidura canariensis

Crocidura sicula

Talpidae

Galemys pyrenaicus

MICROCHIROPTERA

Alle arter

MEGACHIROPTERA

Pteropodidae

Rousettus aegyptiacus

RODENTIA

Gliridae

Alle arter undtagen *Glis glis* og *Eliomys quercinus*

Sciuridae

Marmota marmota latirostris

Pteromys volans (Sciuropterus russicus)

Spermophilus citellus (Citellus citellus)

Spermophilus suslicus (Citellus suslicus)

Sciurus anomalus

Castoridae

Castor fiber (bortset fra de estiske, lettiske, litauiske, polske, finske og svenske populationer)

Cricetidae

Cricetus cricetus (bortset fra de ungarske populationer)

Mesocricetus newtoni

Microtidae

Dinaromys bogdanovi

Microtus cabrerae

Microtus oeconomus arenicola

Microtus oeconomus mehelyi

Microtus tatricus

Zapodidae

Sicista betulina

Sicista subtilis

Hystricidae

Hystrix cristata

CARNIVORA

Canidae

Alopex lagopus

Canis lupus (bortset fra de græske populationer nord for 39. breddegrad; estiske populationer; spanske populationer nord for Duero; bulgarske, lettiske, litauiske, polske, slovakiske og finske populationer i rensdyrforvaltningsområdet som defineret i paragraf 2 i finsk lov nr. 848/90 af 14. september 1990 om rensdyrforvaltning)

Ursidae

Ursus arctos

Mustelidae

Lutra lutra

Mustela eversmanii

Mustela lutreola

Vormela peregusna

Felidae

Felis silvestris

Lynx lynx (bortset fra den estiske population)

Lynx pardinus

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Phocidae

Monachus monachus

Phoca hispida saimensis

ARTIODACTYLA

Cervidae

Cervus elaphus corsicanus

Bovidae

Bison bonasus

Capra aegagrus (naturlige populationer)

Capra pyrenaica pyrenaica

Ovis gmelini musimon (Ovis ammon musimon) (naturlige populationer — Korsika og Sardinien)

Ovis orientalis ophion (Ovis gmelini ophion)

Rupicapra pyrenaica ornata (Rupicapra rupicapra ornata)

Rupicapra rupicapra balcanica

Rupicapra rupicapra tatrica

CETACEA

Alle arter

KRYBDYR

TESTUDINATA

Testudinidae

Testudo graeca

Testudo hermanni

Testudo marginata

Cheloniidae

Caretta caretta

Testudinata

Lepidochelys kempii

Eretmochelys imbricata

Dermochelyidae

Dermochelys coriacea

Emydidae

Emys orbicularis

Mauremys caspica

Mauremys leprosa

SAURIA

Lacertidae

Algyroides fitzingeri

Algyroides marchi

Algyroides moreoticus

Algyroides nigropunctatus

Dalmatolacerta oxycephala

Dinarolacerta mosorensis

Gallotia atlantica

Gallotia galloti

Gallotia galloti insulanagae

Gallotia simonyi

Gallotia stehlini

Lacerta agilis

Lacerta bedriagae

Lacerta bonnali (Lacerta monticola)

Lacerta monticola

Lacerta danfordi

Lacerta dugesi

Lacerta graeca

Lacerta horvathi

Lacerta schreiberi

Lacerta trilineata

Lacerta viridis

Lacerta vivipara pannonica

Ophisops elegans

Podarcis erhardii

Podarcis filfolensis

Podarcis hispanica atrata

Podarcis lilfordi

Podarcis melisellensis

Podarcis milensis

Podarcis muralis

Podarcis peloponnesiaca

Podarcis pityusensis

Podarcis sicula

Podarcis taurica

Podarcis tiliguerta

Podarcis wagleriana

Scincidae

Ablepharus kitaibelii

Chalcides bedriagai

Chalcides ocellatus

Chalcides sexlineatus

Chalcides simonyi (Chalcides occidentalis)

Chalcides viridianus

Ophiomorus punctatissimus

Gekkonidae

Cyrtopodion kotschyi

Phyllodactylus europaeus

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Tarentola angustimentalis

Tarentola boettgeri

Tarentola delalandii

Tarentola gomerensis

Agamidae

Stellio stellio

Chamaeleontidae

Chamaeleo chamaeleon

Anguidae

Ophisaurus apodus

OPHIDIA

Colubridae

Coluber caspius

Coluber cypriensis

Coluber hippocrepis

Coluber jugularis

Coluber laurenti

Coluber najadum

Coluber nummifer

Coluber viridiflavus

Coronella austriaca

Eirenis modesta

Elaphe longissima

Elaphe quatuorlineata

Elaphe situla

Natrix natrix cetti

Natrix natrix corsa

Natrix natrix cypriaca

Natrix tessellata

Telescopus falax

Viperidae

Vipera ammodytes

Macrovipera schweizeri (Vipera lebetina schweizeri)

Vipera seoanni (bortset fra de spanske populationer)

Vipera ursinii

Vipera xanthina

Boidae

Eryx jaculus

PADDER

CAUDATA

Salamandridae

Chioglossa lusitanica

Euproctus asper

Euproctus montanus

Euproctus platycephalus

Mertensiella luschani (Salamandra luschani)

Salamandra atra

Salamandra aurorae

Salamandra lanzai

Salamandrina terdigitata

Triturus carnifex (Triturus cristatus carnifex)

Triturus cristatus (Triturus cristatus cristatus)

Triturus italicus

Triturus karelinii (Triturus cristatus karelinii)

Triturus marmoratus

Triturus montandoni

Triturus vulgaris ampelensis

Proteidae

Proteus anguinus

Plethodontidae

Hydromantes (Speleomantes) ambrosii

Hydromantes (Speleomantes) flavus

Hydromantes (Speleomantes) genei

Hydromantes (Speleomantes) imperialis

Hydromantes (Speleomantes) strinatii (Hydromantes (Speleomantes) italicus)

Hydromantes (Speleomantes) supramontis

ANURA

Discoglossidae

Alytes cisternasii

Alytes muletensis

Alytes obstetricans

Bombina bombina

Bombina variegata

Discoglossus galganoi (herunder *Discoglossus »jeanneae«*)

Discoglossus montalentii

Discoglossus pictus

Discoglossus sardus

Ranidae

Rana arvalis

Rana dalmatina

Rana graeca

Rana iberica

Rana italica

Rana latastei

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Rana lessonae

Pelobatidae

Pelobates cultripes

Pelobates fuscus

Pelobates syriacus

Bufonidae

Bufo calamita

Bufo viridis

Hylidae

Hyla arborea

Hyla meridionalis

Hyla sarda

FISK

ACIPENSERIFORMES

Acipenseridae

Acipenser naccarii

Acipenser sturio

SALMONIFORMES

Coregonidae

Coregonus oxyrhynchus (opstigende populationer i visse områder af Nordsøen bortset fra de finske populationer)

CYPRINIFORMES

Cyprinidae

Anaecypris hispanica

Phoxinus percnurus

ATHERINIFORMES

Cyprinodontidae

Valencia hispanica

PERCIFORMES

Percidae

Gymnocephalus baloni

Romanichthys valsanicola

Zingel asper

HVIRVELLØSE DYR

LEDDYR

CRUSTACEA

Isopoda

Armadillidium ghardalamensis

INSECTA

Coleoptera

Bolbelasmus unicornis

Buprestis splendens

Carabus hampei

Carabus hungaricus

Carabus olympiae

Carabus variolosus

Carabus zawadszkii

Cerambyx cerdo

Cucujus cinnaberinus

Dorcadion fulvum cervae

Duvalius gebhardti

Duvalius hungaricus

Dytiscus latissimus

Graphoderus bilineatus

Leptodirus hochenwarti

Pilemia tigrina

Osmoderma eremita

Phryganophilus ruficollis

Probaticus subrugosus

Propomacrus cypriacus

Pseudogaurotina excellens

Pseudoseriscius cameroni

Pytho kolwensis

Rosalia alpina

Lepidoptera

Apatura metis

Arytrura musculus

Catopta thrips

Chondrosoma fiduciarium

Coenonympha hero

Coenonympha oedippus

Colias myrmidone

Cucullia mixta

Dioszeghyana schmidtii

Erannis ankeraria

Erebia calcaria

Erebia christi

Erebia sudetica

Eriogaster catax

Fabriciana elisa

Glyphipterix loricatella

Gortyna borelii lunata

Hypodryas maturna

Hyles hippophaes

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Leptidea morsei
Lignyoptera fumidaria
Lopinga achine
Lycaena dispar
Lycaena helle
Maculinea arion
Maculinea nausithous
Maculinea teleius
Melanargia arge
Nymphalis vaualbum
Papilio alexanor
Papilio hospiton
Parnassius apollo
Parnassius mnemosyne
Phyllometra culminaria
Plebicula golgus
Polymixis rufocincta isolata
Polyommatus eroides
Proserpinus proserpina
Proterebia afra dalmata
Pseudophilotes bavius
Xylomoia strix
Zerynthia polyxena

Mantodea

Apteromantis aptera

Odonata

Aeshna viridis
Cordulegaster heros
Cordulegaster trinacriae
Gomphus graslinii
Leucorrhinia albifrons
Leucorrhinia caudalis
Leucorrhinia pectoralis
Lindenia tetraphylla
Macromia splendens
Ophiogomphus cecilia
Oxygastra curtisii
Stylurus flavipes
Sympecma braueri

Orthoptera

Baetica ustulata
Brachytrupes megacephalus
Isophya costata
Isophya harzi
Isophya stysi
Myrmecophilus baronii
Odontopodisma rubripes
Paracaloptenus caloptenoides
Pholidoptera transsylvanica
Saga pedo
Stenobothrus (Stenobothrodes) eurasius

ARACHNIDA

Araneae

Macrothele calpeiana

BLØDDYR

GASTROPODA

Anisus vorticulus
Caseolus calculus
Caseolus commixta
Caseolus sphaerula
Chilostoma banaticum
Discula leacockiana
Discula tabellata
Discula testudinalis
Discula turricula
Discus defloratus
Discus guerinianus
Elona quimperiana
Geomalacus maculosus
Geomitra moniziana
Gibbula nivosa
Hygromia kovacsi
Idiomela (Helix) subplicata
Lampedusa imitatrix
Lampedusa melitensis
Leiostyla abbreviata
Leiostyla cassida
Leiostyla corneocostata
Leiostyla gibba
Leiostyla lamellosa
Paladilhia hungarica
Patella ferruginea
Sadleriana pannonica
Theodoxus prevostianus
Theodoxus transversalis

BIVALVIA

Anisomyaria

Lithophaga lithophaga

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Pinna nobilis

Unionoida

Margaritifera auricularia

Unio crassus

Dreissenidae

Congeria kusceri

ECHINODERMATA

Echinoidea

Centrostephanus longispinus

b) ***PLANTER***

Bilag IV b) indeholder alle plantearter opført i bilag II b) (*) plus nedenstående arter:

PTERIDOPHYTA

ASPLENIACEAE

Asplenium hemionitis L.

ANGIOSPERMAE

AGAVACEAE

Dracaena draco (L.) L.

AMARYLLIDACEAE

Narcissus longispathus Pugsley

Narcissus triandrus L.

BERBERIDACEAE

Berberis maderensis Lowe

CAMPANULACEAE

Campanula morettiana Reichenb.

Physoplexis comosa (L.) Schur.

CARYOPHYLLACEAE

Moehringia fontqueri Pau

COMPOSITAE

Argyranthemum pinnatifidum (L.f.) Lowe subsp. *succulentum* (Lowe) C. J. Humphries

Helichrysum sibthorpii Rouy

Picris willkommii (Schultz Bip.) Nyman

Santolina elegans Boiss. ex DC.

Senecio caespitosus Brot.

Senecio lagascanus DC. subsp. *lusitanicus* (P. Cout.) Pinto da Silva

Wagenitzia lancifolia (Sieber ex Sprengel) Dostal

CRUCIFERAE

Murbeckiella sousae Rothm.

EUPHORBIACEAE

Euphorbia nevadensis Boiss. & Reuter

GESNERIACEAE

Jankaea heldreichii (Boiss.) Boiss.

Ramonda serbica Pancic

IRIDACEAE

Crocus etruscus Parl.

Iris boissieri Henriq.

Iris marisca Ricci & Colasante

LABIATAE

Rosmarinus tomentosus Huber-Morath & Maire

Teucrium charidemi Sandwith

Thymus capitellatus Hoffmanns. & Link

Thymus villosus L. subsp. villosus L.

LILIACEAE

Androcymbium europaeum (Lange) K. Richter

Bellevalia hackelli Freyn

Colchicum corsicum Baker

Colchicum cousturieri Greuter

Fritillaria conica Rix

Fritillaria drenovskii Degen & Stoy.

Fritillaria gussichiae (Degen & Doerfler) Rix

Fritillaria obliqua Ker-Gawl.

Fritillaria rhodocanakis Orph. ex Baker

Ornithogalum reverchonii Degen & Herv.-Bass.

Scilla beirana Samp.

Scilla odorata Link

ORCHIDACEAE

Ophrys argolica Fleischm.

Orchis scopulorum Simsmerh.

Spiranthes aestivalis (Poiret) L.C.M. Richard

PRIMULACEAE

Androsace cylindrica DC.

(*) Bortseft fra bryofytter i bilag II (b).

habitatsdirektivet.pdf

▼M4

Primula glaucescens Moretti

Primula spectabilis Tratt.

RANUNCULACEAE

Aquilegia alpina L.

SAPOTACEAE

Sideroxylon marmulano Banks ex Lowe

SAXIFRAGACEAE

Saxifraga cintrana Kuzinsky ex Willk.

Saxifraga portosanctana Boiss.

Saxifraga presolanensis Engl.

Saxifraga valdensis DC.

Saxifraga vayredana Luizet

SCROPHULARIACEAE

Antirrhinum lopesianum Rothm.

Lindernia procumbens (Krocker) Philcox

SOLANACEAE

Mandragora officinarum L.

THYMELAEACEAE

Thymelaea broterana P. Cout.

UMBELLIFERAE

Bunium brevifolium Lowe

VIOLACEAE

Viola athois W. Becker

Viola cazorlensis Gandoger

habitatsdirektivet.pdf

▼M3

BILAG V

DYRE- OG PLANTEARTER AF FÆLLESSKABSBETYDNING, FOR HVIS INDSAMLING I NATUREN OG UDNYTTELSE DER KAN TRÆFFES FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

Arterne i dette bilag er anført:

— enten ved artens eller underartens navn

— eller ved samtlige arter tilhørende en højere systematisk enhed (taxon) eller en nærmere angivet del af denne.

Forkortelsen »spp.« efter navnet på en familie eller en slægt henviser til samtlige arter tilhørende denne familie eller slægt.

a) ***DYR***

HVIRVELDYR

PATTEDYR

RODENTIA

Castoridae

Castor fiber (de finske, svenske, lettiske, litauiske, estiske og polske populationer)

Cricetidae

Cricetus cricetus (de ungarske populationer)

CARNIVORA

Canidae

Canis aureus

Canis lupus (de spanske populationer nord for Duero samt de græske populationer nord for 39. breddegrad, de finske populationer i rensdyrforvaltningsområdet som defineret i paragraf 2 i finsk lov nr. 848/90 af 14. september 1990 om rensdyrforvaltning samt de bulgarske, lettiske, litauiske, estiske, polske og slovakiske populationer)

Mustelidae

Martes martes

Mustela putorius

Felidae

Lynx lynx (den estiske population)

Phocidae

Samtlige arter, der ikke er opført i bilag IV

Viverridae

Genetta genetta

Herpestes ichneumon

DUPLICIDENTATA

Leporidae

Lepus timidus

habitatsdirektivet.pdf

▼M3

ARTIODACTYLA

Bovidae

Capra ibex

Capra pyrenaica (bortset fra *Capra pyrenaica pyrenaica)*

Rupicapra rupicapra (bortset fra *Rupicapra rupicapra balcanica, Rupicapra rupicapra ornata* og *Rupicapra rupicapra tatrica)*

PADDER

ANURA

Ranidae

Rana esculenta

Rana perezi

Rana ridibunda

Rana temporaria

FISK

PETROMYZONIFORMES

Petromyzonidae

Lampetra fluviatilis

Lethenteron zanandrai

ACIPENSERIFORMES

Acipenseridae

Samtlige arter, der ikke er anført i bilag IV

CLUPEIFORMES

Clupeidae

Alosa spp.

SALMONIFORMES

Salmonidae

Thymallus thymallus

Coregonus spp. (bortset fra *Coregonus oxyrhynchus* — (anadrome populationer i visse områder af Nordsøen)

Hucho hucho

Salmo salar (kun i ferskvand)

CYPRINIFORMES

Cyprinidae

Aspius aspius

Barbus spp.

Pelecus cultratus

Rutilus friesii meidingeri

Rutilus pigus

habitatsdirektivet.pdf

▼M3

SILURIFORMES

Siluridae

Silurus aristotelis

PERCIFORMES

Percidae

Gymnocephalus schraetzer

Zingel zingel

HVIRVELLØSE DYR

COELENTERATA

CNIDARIA

Corallium rubrum

MOLLUSCA

GASTROPODA — STYLOMMATOPHORA

Helix pomatia

BIVALVIA — UNIONOIDA

Margaritiferidae

Margaritifera margaritifera

Unionidae

Microcondylaea compressa

Unio elongatulus

ANNELIDA

HIRUDINOIDEA — ARHYNCHOBDELLAE

Hirudinidae

Hirudo medicinalis

ARTHROPODA

CRUSTACEA — DECAPODA

Astacidae

Astacus astacus

Austropotamobius pallipes

Austropotamobius torrentium

Scyllaridae

Scyllarides latus

INSECTA — LEPIDOPTERA

Saturniidae

Graellsia isabellae

b) ***PLANTER***

ALGAE

RHODOPHYTA

habitatsdirektivet.pdf

▼M3

CORALLINACEAE

Lithothamnium coralloides Crouan frat.

Phymatholithon calcareum (Poll.) Adey & McKibbin

LICHENES

CLADONIACEAE

Cladonia L. subgenus *Cladina* (Nyl.) Vain.

BRYOPHYTA

MUSCI

LEUCOBRYACEAE

Leucobryum glaucum (Hedw.) AAngstr.

SPHAGNACEAE

Sphagnum L. spp. ((bortset fra *Sphagnum pylaisii* Brid.))

PTERIDOPHYTA

Lycopodium spp.

ANGIOSPERMAE

AMARYLLIDACEAE

Galanthus nivalis L.

Narcissus bulbocodium L.

Narcissus juncifolius Lagasca

COMPOSITAE

Arnica montana L.

Artemisia eriantha Tem

Artemisia genipi Weber

Doronicum plantagineum L. subsp. *tournefortii* (Rouy) P. Cout.

Leuzea rhaponticoides Graells

CRUCIFERAE

Alyssum pintadasilvae Dudley.

Malcolmia lacera (L.) DC. subsp. *graccilima* (Samp.) Franco

Murbeckiella pinnatifida (Lam.) Rothm. subsp. *herminii* (Rivas-Martinez) Greuter & Burdet

GENTIANACEAE

Gentiana lutea L.

IRIDACEAE

Iris lusitanica Ker-Gawler

LABIATAE

Teucrium salviastrum Schreber subsp. *salviastrum* Schreber

habitatsdirektivet.pdf

▼M3

LEGUMINOSAE

Anthyllis lusitanica Cullen & Pinto da Silva

Dorycnium pentaphyllum Scop. subsp. *transmontana* Franco

Ulex densus Welw. ex Webb.

LILIACEAE

Lilium rubrum Lmk

Ruscus aculeatus L.

PLUMBAGINACEAE

Armeria sampaio (Bernis) Nieto Feliner

ROSACEAE

Rubus genevieri Boreau subsp. *herminii* (Samp.) P. Cout.

SCROPHULARIACEAE

Anarrhinum longipedicelatum R. Fernandes

Euphrasia mendonçae Samp.

Scrophularia grandiflora DC. subsp. *grandiflora* DC.

Scrophularia berminii Hoffmanns & Link

Scrophularia sublyrata Brot.

habitatsdirektivet.pdf

▼B

BILAG VI

FORBUDTE MIDLER OG METODER TIL INDFANGNING OG DRAB SAMT FORBUDTE TRANSPORTFORMER

a) **Ikke-selektive midler**

PATTEDYR

— levende lokkedyr, som er blinde eller lemlæstede

— båndoptagere

— elektriske og elektroniske apparater, som kan dræbe eller lamme

— kunstigt lys

— spejle og lignende blændende anordninger

— anordninger til belysning af målet

— sigteanordning til skydning om natten, med elektronisk billedforstærker eller billedkonverter

— sprængstoffer

— net, der i princippet eller efter brugsbetingelserne ikke er selektive

— fælder, der i princippet eller efter brugsbetingelserne ikke er selektive

— armbrøster

— gift og madding indeholdende gift eller bedøvende midler

— gasning eller udrygning

— halv- eller helautomatiske våben, hvis magasin kan rumme mere end to patroner.

FISK

— gift

— sprængstoffer.

b) **Transportformer**

— flyvemaskiner

— motorkøretøjer i bevægelse.

Svar til: Høring 64791 af: Vibeke Skjoldager Ljung

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
558

INDSENDT AF
Vibeke Skjoldager Ljung

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Classensgade 60 st,th

HØRINGSSVAR
Østre Anlæg er et af de smukkeste og spændende områder i København, da der er et rigt dyreliv. Hejre, svaner, ænder og egern. Det ville være en sand katastrofe at omlægge dette smukke anlæg til en byggeplads, som med stor sandsynlighed vil have sine skadelige virkninger til evig tid, eller i det mindste, meget lang tid. Vores natur og dyr er i al almindelighed stærkt udfordret, og ikke mindst for Østre Anlæg, hvis byggepladsen bliver en realitet!

Svar til: Høring 64791 af: Pernille

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
557

INDSENDT AF
Pernille

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 4, 1.tv

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for Metro linje M5 – Axel Heides Gade

Til Københavns Kommune

Jeg vil hermed udtrykke min store bekymring over planerne om at placere en metrostation på Axel Heides Gade som en del af M5-projektet, og særligt de alvorlige mangler i den fremlagte miljøkonsekvensrapport. Rapporten vurderes at være langt fra fyldestgørende, og der mangler kritiske vurderinger af de langsigtede konsekvenser for lokalområdet. Flere punkter end jeg oplister bør undersøges før der kan tages stilling til om stationen på Axel Heides Gade bør etableres. Endvidere undre det mig at kommunen ønsker så dyr metro station, da der ligger 3 stationer indenfor 1 kilometers radius.

Følgende forhold kræver særlig opmærksomhed og bør revurderes:

1. Støjgener
   Miljøkonsekvensrapporten har ikke i tilstrækkelig grad adresseret de ekstreme støjgener, som metrobyggeriet vil medføre. Specifikt på Axel Heides Gade forudses det, at området vil være blandt de mest støjbelastede i hele byggeperioden. Alligevel er der ingen planer om at opføre en støjreducerende mur omkring byggepladsen, hvilket er helt uacceptabelt. Uden sådanne tiltag vil de nærliggende boliger blive udsat for vedvarende støj, som ikke blot reducerer livskvaliteten for beboerne, men også risikerer at gøre lejlighederne ubeboelige i længere perioder.
2. Trafikale konsekvenser
   Rapporten har ikke tilstrækkeligt behandlet den markante påvirkning af trafikken, der vil følge med en eventuel afspærring af Islands Brygge i op mod 5 år. Denne afspærring vil have alvorlige konsekvenser for de omkringliggende gader, som dagligt anvendes af over 25.000 cyklister, og der er ikke fremlagt tilfredsstillende løsninger på, hvordan man vil sikre forsvarlige omdirigeringer og tilpasninger af infrastrukturen. Endvidere er området et knudepunkt for børn, der skal i skole eller institution. Med lastbiler i 5 minutters drift vil dette give farlige situationer.

Trafikken ind og ud på de omkringliggende sideveje vil skabe kaos og farlige situationer for alle typer trafikanter.

3. Manglende kompensation for beboere
   Det er yderst bekymrende, at der ikke i tilstrækkelig grad er taget hensyn til de økonomiske og boligmæssige konsekvenser for beboerne i området. Der er risiko for, at boligerne i de mest støjplagede områder vil blive usælgelige i op til 8 år. Dette kræver en klar kompensationsordning fra kommunens side for både tabt ejendomsværdi og forringet livskvalitet under byggeriet. Kommunens manglende planer om økonomisk kompensation eller midlertidige genhusning ordninger er helt uacceptable og må revideres, da beregningerne er udarbejdet for mange år siden.
4. Parkeringsproblemer
   Rapporten forholder sig heller ikke til den betydelige reduktion i antallet af parkeringspladser i området, som vil følge af projektet. Allerede nu er parkeringssituationen yderst presset, og det vil skabe yderligere belastning for både beboere og erhverv.
5. Bygningers risiko for skader
   Der er også en reel risiko for, at de omkringliggende bygninger kan pådrage sig skader som følge af det intensive byggearbejde. Dette aspekt er ikke blevet behandlet dybdegående nok i miljøkonsekvensrapporten, hvilket er særligt problematisk, da mange af de omkringliggende.

På baggrund af ovenstående punkter opfordrer jeg Københavns Kommune til at foretage en grundig genvurdering af placeringen af en ny station på Islands Brygge til f.eks. Artillerivej 131-155 (mellem Politihunde sektionen og Dækcenteret), som er tæt på 2 hoteller på Islands Brygge Syd. Besparelsen på omflytning eller nedlægningen af stationen, kunne bruges på at nedgrave hele M5.

Med venlig hilsen,
Pernille
Beboer på Axel Heides Gade

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
556

INDSENDT AF
Rasmus Christensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Fisketorvets Motorbådsklub (FMK)

BY
København

POSTNR.
2200

ADRESSE
Dagmarsgade 28, 71

HØRINGSSVAR

Obs! Dette høringssvar erstatter svar nummer 520, som indeholder en forældet og ufærdig version.

Præsentation og disposition.

Fisketorvets Motorbådsklub har disponeret sit høringssvar således:

1. Indledning og præsentation af Fisketorvets Motorbådsklub
2. Miljøkonsekvensrapportens overordnede sammenhæng og projektets gennemskuelighed
3. Prøvestenen Syd og dets status som rekreativt område
4. Adgangsforhold til Prøvestenen Syd
5. Støj, vibrationer og stormflodssikring
6. Øget transport ved arbejdspladsen Prags Boulevard og eller adgangen til Prøvestenen
7. Realisering af lokalplaner
8. MKV-M5's vurdering af manglende viden
9. Sammenfatning af FMK's anbefalinger

1. Indledning og præsentation af Fisketorvets Motorbådsklub

Fisketorvets Motorbådsklub (FMK) er en motorbådsklub etableret i 1970'erne oprindeligt ved Fisketorvet. Vi har i dag 26 medlemmer og mange flere på venteliste. Vi adopterede andelstanken i vores forening i 2007, da vi for anden gang i foreningens historie blev flyttet og skulle finansiere en genetablering ved Elværksvej 9z i Sydhavnen. Vi er nu blevet flyttet for tredje gang til det rekreative område ved Prøvestenen Syd og udgør marinaen som vist på figur 10.9 side 262 i Miljøkonsekvensrapporten for M5. Vi ligger dermed lige syd for det kommende Kontrol- og

Vedligeholdelses Center.

Her vil vi gerne håbe på at blive og bidrager gerne til det gode naboskab bl.a. med Sejlklubben Prøvestenen, og ikke mindst med By og Havn, som ejer det rekreative areal, og som af København Kommune har fået til opgave at udarbejde en lokalplan for arealet omfattende bl.a. et maritimt miljø for den københavnske befolkning, jf. kommunens byudviklingsplan 2024, side 123-124.

Indledningsvis vil FMK gerne anerkende Metroselskabets for dets omfattende og detaljerede Miljøkonsekvensvurdering M5 (MKV-M5), samt anerkende muligheden for at FMK kan give høringssvar på linje med andre involverede parter og interessenter. Til orientering er FMK ikke blevet orienteret af Sekretariatet for Lynetteholmen i forbindelse med sekretariatets omfattende arbejde med at informere projektets mange interessenter for at afgive høringssvar.

Desuden ser FMK frem til en metrostation nær Prøvestenen Syd, som bl.a. vil give lettere adgang til det rekreative område, hvor FMK p.t af By og Havn er placeret sammen med bl.a. Broen.

2. Miljøkonsekvensrapportens overordnede sammenhæng og projektets gennemskuelighed.

Metro M5 projektet er som bekendt et projekt ud af et større og sammenhængende totalprojekt, herunder bl.a. etablering af Lynetteholmen, Øste Ringvej, stormfoldssikring af København og tilstødende kystkommuner, håndtering af øget befolkningsvækst i København og fremskaffelse af flere boliger i Københavns Kommune med det formål at lette presset på det aktuelle og fremtidige boligmarkedet, samt at sikre en storby, hvor forskellige indkomstgrupper fortsat kan bo og leve dør om dør i gensidig tillid til hinanden.

På trods af MKV-M5's omfattende og komplekse materiale indeholder MKV-M5 ingen eller få præsentationer af projektets formål og større sammenhænge, hvilket kunne have gjort høringssvar lettere, mere præcist og målrettet. Fx bliver det yderst vanskeligt at vurdere om fordelene ved M5 og dets tilstødende projekter er større eller mindre end dets ulemper, eller vurderinger af hvad projektet er til for – dets formål.

I Københavns Kommune Byplan 2024 præsenteres totalprojektet som et tiltag for at imødekomme en fremtidig befolkningstilvækst på over 60.000 indbyggere (2035), lette presset på boligmarkedet, undgå stigende boligpriser og hermed sikre at København også er en by for såkaldte almindelige mennesker og indkomster. Det er altså den fremtidige befolkningstilvækst som driver Lynetteholmsprojektet fremad.

Ser vi nærmere på Danmarks Statistik befolkningsfremskrivning for Danmark forventes på trods af faldende fertilitet en tilvækst på ca. 50.000 individer frem til 2035. Befolkningstilvæksten skyldes primært længere levetid (flere ældre) og især øget indvandrings (80% af væksten), bl.a. og

overvejende fra ikke vestlige lande. Set i det perspektiv kan totalprojektet, inkl. Lynetteholmen og M5 ses som et projekt til at imødekomme øget indvandring og en stigende "ældrebyrde".

Herefter forholder vi os mere detaljeret til M5 rapportens miljøkonsekvensvurdering

3. Prøvestenen Syd og dets status som rekreativt område

I København Kommunes Kommuneplan 2024 indgår området Prøvestenen Syd som rekreativt områder. Der er her tale om området syd for Kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC), og syd for dets planlagte stormflodssikring. Det rekreative område indgår således heller ikke i stormflodssikringen, ligesom det er uklart, hvilken status området har i MKV-M5. Se side 258, figur 10.1, hvor området ikke er rekreativt område, mens figur 10.8 og 10.9 side 262 omtaler området som rekreativt og med bådmarina.

FMK anbefaler at området Prøvestenen Syd i MKV-M5* anerkendes som rekreativt område.

I afsnittet om støj og vibrationer behandles KVC's støj og vibrationer i anlægs- og driftsfasen alene i forhold til nærmeste beboelses (på Amager) og ikke i forhold til det rekreative område på Prøvestenen Syd, herunder i forhold til de eksisterende og evt. kommende sejlklubber.

4. Adgangsforhold til Prøvestenen Syd

Det virker uklart hvorvidt der i anlægsfasen og i fasen vedr. stormsikring af KVC er permanent adgang såvel gående, cyklende og i bil for offentligheden til det rekreative område Prøvestenen Syd. Af MKV-M5, figur 4.45, side 86 vedr. etablering af KVC fremgår det, at der anlægges en nye vejføring syd for den nuværende bro til Prøvestenen: "Adgangen til den sydlige del af Prøvestenen Syd for KVC vil blive opretholdt via en ny adgangsvej som vist pa Figur 4.45."

Andre steder i MKV-M5 er det uklart om der i kortere eller længere perioder i anlægsfasen er permanent offentlig adgang til Prøvestenen: Se bl.a. afsnit 2.14, side 30 om påvirkning fra KVC, figur 4.73, side 106 bl.a. vedr. stormfoldssikring af KVC, figur 4.93 og figur 4.9.5 side 124 og 125 vedr. alternativ placering af KVC. Se også afs. 10.3, side 268 og figur 16.31, side 514.

FMK anbefaler at der permanent i hele anlægs- og driftsfasen er adgang til det rekreative område Prøvestenen Syd, således at bådejere ikke mindst fortsat kan tilse og vedligeholde marinaen og deres både og selvfølgelig gøre brug af disse. Erfaringsmæssigt har FMK akut behov for adgang til sikring af vores både i dårligt vejr. Det kunne også være i tilfælde af brand eller lignende, og uden en sikret adgang frygter FMK desuden, at forsikring af både vil blive væsentligt vanskeligere og dyrere.

5. Støj, støv, vibrationer og stormflodssikring

FMK anbefaler at KMV-M5's støj- og vibrationsforhold revurderes ud fra den forudsætning at området er rekreativt og at marinafaciliter. Se bl.a. Se bl.a. KMV-M5's bilagsrapport, Bilag A, figur A1.81 og

A1.82, side 85 og 86, hvor de angivne støjzoner er på kanten eller over Miljøstyrelsens vejledende regler for støjniveauer i rekreative områder.

Desuden anbefaler FMK at det rekreative område Prøvestenen Syd også indgår i den kommende stormflodssikring, alternativt at FMK anvises marinafaciliteter inden for den planlagte stormflodssikring.
Endelig er FMK bekymret for nedlæggelsen af den nuværende støjvold og medfølgende støvgener. Konsekvenserne af dette ses ikke refereret og undersøgt nogen steder.

6. Øget transport ved arbejdspladsen Prags Boulevard og eller adgangen til Prøvestenen

For de enkelte arbejdspladser er bl.a. trafik og støjforhold vurderet både i anlægsfasen og driftsfasen. Derimod er det mindre klart hvilke trafik- og støjgener lastvognstransporterne giver ifm. deres vej til og fra enten de enkelte arbejdspladser og til Prags Boulevards Øst eller til Prøvestenen og derefter videre til Refshaleøen og til Lynetteholmen. Det synes som om at, Prags Boulevard eller Prøvestenen bliver "knudepunkt" for transporter og evt. omladnings videre til Lynetteholmen. Men det er ikke tydeligt i MKV-M5 hvilke evt. støj- og trafikgener som opstår i og omkring "knudepunktet" eller ad de ruter, som vælges fra de enkelte arbejdspladser/skakter og til "knudepunktet".

FMK skal anbefales at "knudepunktets" og transportruternes trafik- og støjforhold tydeliggøres i MKV-M5.

7. Realisering af lokalplaner

I forbindelse med anlæg af KVC og landfast adgang til Prøvestenen fremgår det i MKV-M5, jf. afsnit 18 om Materielle goder, side 558, at lokalplaner for de områder som berøres i anlægsfasen ikke kan realiseres. Det gælder også for lokalplanlægning af en lystbådehavn (og for vindmøller) syd for Prøvestenen. Argumentationen herfor bør være tydeligere, idet det rekreative område Prøvestenen Syd, og en kommende lystbådehavn efter FMK's vurdering ikke er en del af de planlagte anlægsområder. Hvis FMK tager fejl bedes MKV-M5 tydeliggøre, hvilke anlægsarbejder og hvor, som der her tænkes på.

8. MKV-M5's vurdering af manglende viden

Det er prisværdigt at miljøkonsekvensvurderingen indeholder et afsnit om "manglende viden", hvilket er med til at øge MKV-M5 troværdighed. Tak for det. Når det er sagt anbefales det også at MKV-M5 redegør og tydeliggør rapportens kommissorium, hvilket evt. kan bidrage til at tydeliggøre hvilke parter som mangler viden.

FMK anbefaler at offentliggørelsen og behandlingen af de indkomne høringssvar også bliver med en passus om hvem "vi" er, der mangler viden.

9. Sammenfatning af FMKs anbefalinger

- Prøvestenen Syd anerkendes som rekreativt område.
- Støj, støv og vibrationer revurderes ud for den forudsætning, at Prøvestenen Syd er et rekreativt område.
- Der sikres en permanent adgang til det rekreative område, således FMK kan sikre deres havn og både
- FMK indgår i den kommende stormflodssikring
- En tydeliggørelse af hvorvidt de kommende anlægsområder vil inddrage det rekreative område på Prøvestenen Syd og dermed forhindre realiseringen af lokalplanen
- En tydeliggørelse af rapportens kommissorium

FMK er imponeret over MKV-M5's detaljeringsgrad og kvalitetsniveau og påskønner muligheden for at komme til orde. Vi er kede af, at vores forening flyttes igen og igen og udsættes for svære vilkår. Vi deltager gerne i arbejdet med at opbygge og realisere et folkeligt marinamiljø på Prøvestenen Syd.

Svar til: Høring 64791 af: Anna Knorborg forældrerepræsentant

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
555

INDSENDT AF
Anna Knorborg forældrerepræsentant

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Skolebestyrelsen på Skolen på Islands Brygge

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Artillerivej 57 og 130

HØRINGSSVAR

Skolebestyrelsen på Skolen på Islands Brygges svar på høring vedrørende miljøkonsekvensrapport for Metro M5

Skolebestyrelsen på Skolen på Islands Brygge ønsker med dette høringssvar at fremhæve en vigtig problemstilling vedr. anlægget af Metrostationerne ved DR Byen og Axel Heides Gade:

For at passe bedst muligt på Bryggens børn, ønskes det, at Artillerivej så vidt overhovedet muligt friholdes i forbindelse med transport af jord og byggematerialer samt i forbindelse med omlægning af eksisterende trafik i den lange periode, hvor anlægsarbejdet foregår.

Mere end 2000 af Bryggens børn er nødt til at færdes på Artillerivej dagligt for at komme til og fra skoler, institutioner og fritidsaktiviteter og Artillerivej er i forvejen voldsomt belastet af tung trafik, som udgør en stor fare for vores børns sikkerhed og helbred.

Venlig hilsen

Skolebestyrelsen på Skolen på Islands Brygge

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Simonsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
554

INDSENDT AF
Charlotte Simonsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Fa09 (c/o Grønjordskollegiet)

BY
Glostrup

POSTNR.
2600

ADRESSE
Stationsparken 24

HØRINGSSVAR

Vi kan af forslaget se, at kollegiets areal inddrages til byggeplads og er uforstående for hvilket grundlag, der berettiger denne ekspropriering og forventer en kompensation for de arealer som fratages i byggeperioden og dialog herom. Derudover er vi bekymrede for hvad denne planlægning betyder for kollegiets egen udvikling af kollegiets grund herunder evt fortætning både forud for byggeriet, under byggeriet og efter byggeriet af metrolinjen og nødskakten. Derudover er kollegiet bekymret for muligheder af brugen af undergrunden til andre formål, herunder til eventuel etablering geotermi og forventer derfor også eventuel kompensation, hvis kollegiet fratages muligheden for en gunstig udnyttelse til dette formål.

Svar til: Høring 64791 af: Zia Due Jensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
553

INDSENDT AF
Zia Due Jensen

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 30, 1. tv

HØRINGSSVAR
Nej tak til endnu 10 år med metrobyggeri på Reventlowsgade.

Jeg vil henstille til, at byggepladsen vedrørende M5 placeres ved Bernstorffsgade. Her er så godt som ingen boliger tæt på, og trafikken kan afvikles på anden vis. Herudover ville det være attraktivt for tourister nemt at kunne tilgå metro, tæt på store københavnske seværdigheder som f.eks Tivoli.

Forslaget om placering af byggepladsen på Reventlowsgade er helt urimelig og uhensigtsmæssig. Her er tæt boligområde, med folk som skal passe arbejde, og børn og unge der skal passe deres skole og uddanelse. Envidere er der i forvejen både stop på hovedbanegården, samt metroudgang ved Halmtorvet og Reventlowsgade.

Beboerne ved Reventlowsagde har allerede holdt for med metrobyggeri i 10 år, og kan ikke holde til 10 år mere. Så stor en byggeplads, tæt på beboelse, betyder væsentlige sundhedsrisici og nedsat livskvalitet. At leve med støj og forurening og urimelige adgangsforhold, dårlig lysindfald og nedsat sikkerhed i 10 år mere, er uacceptabelt.

Byrderne må fordeles med byen, og byggepladsen denne gang burde forgå og placeres uden tæt beboelse som nabo. Derfor vil en placering i Bernstorffsgade være det åbenlyse valg.

Svar til: Høring 64791 af: Vibe Ødegaard

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
552

INDSENDT AF
Vibe Ødegaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Slots- og Kulturstyrelsen

BY
Nykøbing F.

POSTNR.
4800

ADRESSE
Fejøgade 1

HØRINGSSVAR

Slots- og Kulturstyrelsen finder, at miljøkonsekvensrapportens beskrivelser og vurderinger af de mulige påvirkninger af kulturarv og arkæologi i hovedtrækkene er retvisende.

Styrelsen har dog nogle konkrete bemærkninger:

Vi deler således ikke vurderingen af, at de påtænkte arbejder i Østre Anlæg i forbindelse med etablering af en lodret skakt kun vil påvirke det beskyttede fortidsminde i projektets anlægsfase. Gravearbejde, fjernelse af vegetation, opfyldning af voldgraven og kørsel med tunge maskiner vil uundgåeligt medføre en varig tilstandsændring af fortidsmindets jordlag og konstruktioner med deraf følgende tab af autenticitet og integritet. Styrelsen skal endvidere bemærke, at en evt. dispensation efter museumsloven vil være betinget af, at der forinden udføres en arkæologisk undersøgelse og foretages løbende overvågning af anlægsarbejdet.

I samme forbindelse noterer vi os, at det på siderne 267, 269 og 454 i miljøkonsekvensrapporten kun er Østre Anlægs naturfredning, som er nævnt, men ikke det forhold, at parken tillige har status af beskyttet fortidsminde.

Endelig skal styrelsen bemærke, at tunnelen på tværs af Hovedbanegårdens spor er en del af den fredede bygning. Evt. bygningsarbejder, der berører tunnelens fredede del, vil derfor kræve tilladelse efter bygningsfredningsloven.

Svar til: Høring 64791 af: Heidi kristensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
551

INDSENDT AF
Heidi kristensen

BY
kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 8

HØRINGSSVAR
Vi bor i hus på Rialtovej i det gamle villakvarter Valhal, og som det ser det ser ud nu, kommer metroen til at køre igennem vores kvarter, og næsten lige under vores hus, hvilket vi ikke ønsker.

Husene i vores kvarter er gamle, og har utidssvarende fundamenter og mure, og der er lagt op til, at metroen skal ligge i kun 8-15 meters dybde. Det kan virkelig skade husene, der vil slå revner og opfange vibrationerne og larmen, fordi fundamenterne er fra en anden tid.

Grænseværdierne, som metroselskabet er underlagt, er næsten 30 år gamle (fra 1997), og blev lavet lang tid før, vi fik metro i Danmark, og er derfor ikke udarbejdet til at tage højde for metroen som transport form. Støjen (vibrationerne) måles som et gennemsnit over 10 sek., hvor peaks er tilladt så længe gennemsnittet ikke overstiger grænseværdien. Det tager max et par sekunder for en metro at passere en ejendom, og støj/vibrationer i det korte tidsrum kan derfor være væsentlig højere end den tilladte værdi, uden de tilladte grænseværdier overskrides (målt på 10 sekunder). Det er helt urimeligt med en målestandard, der er udarbejdet før metroindførelsen.

De øvrige metrolinjer ligger placeret langt dybere end planen er for den nye M5. Metroselskabets argument for at placeringen skal være højere oppe, er for at minimere CO2 udledninger i forbindelse med byggeriet. Vi vil mene at livskvalitet for de berørte borgere på den lange bane, skal vægtes højere, end et kortvarigt peak i CO2 udledninger under anlægsfasen. Har metroselskabet undersøgt konsekvenserne ved at placere metroen højere oppe, og særligt under beboelsesområder med ældre huse?

I forbindelse med Cityringen, har der været store udfordringer med støj og vibrationer, og mange borgere har klaget over støj fra Cityringen siden den åbnede. Fra Olufsvej på Østerbro har metroselskabet ligeledes erfaring med sagsanlæg. Hvorfor ønsker man ikke at tage hensyn til borgerne, der skal bo i nærheden af metrolinjen, når man har erfaring med de gamle huse tager skade, og at støjen/vibrationerne er til stor gene for borgerne?

Man ønsker at lave en lige linjeføring for at spare penge på anlægssummen, men det er ikke mange meter metrolinjen skal rykkes for at det påvirker mindre beboelse. Kommunen bør ifølge vores optik undersøge det nærmere, og vælge den placering af metroen, der er til mindst gene for de berørte

borgere.

Vi foreslår at man rykker metroen, så den rammer flere af nedenstående punkter, og dermed genere færrest mulige borgere.

- Metroen rykkes mod Kastrupvej, hvor den eksempelvis kan løbe under Bredegrund Legeplads, "Den gamle" Sundby Kirkegård (der skal være park), og gennem parken ved Albagade og mod den nye metro Station ved Sundby Øster Plads.
eller
- Ad Backersvej, Italiensvej/under Amager Hospital, gennem Alba Parken og videre op mod den nye Metro ved Sundby Øster plads.

Svar til: Høring 64791 af: Magnus Overgaard Bornhøft

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
550

INDSENDT AF
Magnus Overgaard Bornhøft

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 6, St. TV

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. M5 v/Bryggebroen

Til at begynde med vil vi sige at vi er glade for den offentlige transport. Vi har imidlertid kraftige indvendiger mod en ny metro station i Axel Heides Gade!

Vi har tidligere haft bedre offentlig bus transport herude, men den er nu blevet noget reduceret, hvilket må betyde at nogen har vurderet at det trafikale grundlag ikke er til stede. Ekstra busruter som ikke kun stopper ved kigkurren eller en havnebus mere vil være både mere økonomisk rentable, mere fleksible og give langt færre gener for beboerne.

I dette høringssvar ønsker vi at kommentere på:

- Sårbare borgere
- Sundhed & Livskvalitet
- Sikkerhed
- Placering & Behov

Sårbare borgere

Som børnefamilie vil vi blive ekstremt hårdt ramt af det nye Metrobyggeri, hvis man vælger at anlægge metrostation i Axel Heides Gade. Vi bor i stuen i en treværelses lejlighed og har både soveværelse og børneværelse under 3 meter fra planlagte byggeplads.

[Flere i vores bebyggelse er særlig sårbare, men vi kan ikke medtage konkrete eksempler, da det er personfølsomme oplysninger.]

Derudover bliver der hos os både hjemmepasset og arbejdet hjemmefra.
Det vil være en voldsom forringelse af vores og vores børns livskvalitet, hvis vi skal leve med et så støjende byggeri i det hjem der ellers skulle have været vores trygge base!

Vi er selvsagt langt fra de eneste sårbare som vil blive påvirket negativt i forbindelse med metrobyggeriet.

Det ser ud til at man prioriterer at trække byggepladsen så langt væk fra Lægemiddelstyrelsen som muligt. Antagelsen her må man formode er at hovedparten af støjgener vil være i dagtimerne, og at man på denne måde kan skåne Lægemiddelstyrelsens medarbejdere.

Man har slet ikke taget noget hensyn til de beboere der bor på den anden side af vejen. Her er både pensionister, handicappede, dem som hjemmepasser for slet ikke at tale om alle dem der har hjemmearbejde.

Efter pandemien er der helt tydeligt sket et skifte i arbejdskultur mht. hjemmearbejde - har man taget hensyn til dette? Har man undersøgt, hvor mange der faktisk befinder sig i deres hjem i dagtimerne?

Sundhed & Livskvalitet

Når man læser Miljøkonsekvensrapporten er det tydeligt at beboerne i Axel Heides Gade vil blive kraftigt ramt af gener i anlægsfasen (=8 år!). Især de estimerede støjgener er utrolig bekymrende.

Et nyligt studie fra Roskilde Universitet afslører en klar sammenhæng mellem luftforurening, vejstøj og risikoen for infertilitet. Studiet viser, at for hver gang luftforureningen stiger med 5 mikrogram partikler per m^3, øges risikoen for mandlig infertilitet med hele 44 pct. Studiet viser også, at vejstøj kan have en negativ effekt på fertiliteten hos kvinder over 35 år. Risikoen for infertilitet hos denne gruppe stiger med 13 pct. for hver gang vejstøjen stiger med 10 decibel. Forskerne antager, at vejstøj kan føre til øget stress og forringet søvn, hvilket kan påvirke kvinders evne til at blive gravide.

Noget vi ikke har set kommenteret er det faktum at denne del af Bryggen har huset Dansk Sojakagefabrik og derfor er tidligere industri- og giftgrund. Fabrikken forædlede sojabønner til foder og madolie samt producerede chlor, natronlud og kemiske halvfabrikata. Produktionen af clor og natronlud var ved den såkaldte chlor-alkalimetode, som anvender kviksølv.

Det er rigtigt at der skete en oprensning af jorden i løbet af halvfemserne og starten af nullerne, hvorfor vi selv er flyttet til kvarteret uden bekymringer. Nu er det imidlertid en dybtliggende station man planlægger i Axel Heides Gade, og man kan ikke andet end tænke tanken: Hvad er der egentlig dernede, og hvad er det de graver op og støver med, som vi skal gå og indånde i de år anlægsfasen varer?

Derfor er det vores ønske at myndighederne, hvis de virkelig går videre med planerne, indskærper overfor metroselskabet, at de gør deres yderste for at begrænse støj, støv og andre gener fra byggeriet så meget som muligt - også når det koster ekstra. Dette er en del af den omfordeling af generne (og goderne) som er forventelig i det danske samfund!

Der er utalllige måder dette må gøres på, men én der kan nævnes her, er at myndighederne pålægger metroselskabets entreprenører at overdække deres lastvogne så de ikke støver hele vejen gennem byen og at de pålægges jævnligt at oprense mudder og andet affald i gaderne omkring byggepladsen.

Jordbund- og grundvandsundersøgelser
I efteråret 2023 oplevede vi at vores gade blev indtaget af metroselskabets entrprenørers maskiner. Der skulle laves boringer, så man kan klarlægge jordbunds- og grundvandsforholdene. Af det skilt fra Metroselskabet, der blev sat op for at informere om hvad der skete, fremgik at målingerne skulle stå på de kommende 3 år. Nu er der siden gået 11 måneder og man vil om bare 3-4 måneder (ultimo 2024/primo 2025) vedtage om der skal gåes videre med projektet. Altså når ikke engang halvdelen af den nødvendige tid for at foretage målingerne er gået. Var det ikke bedre at vente den fulde, nødvendige tid, i stedet for at foretage en forhastet beslutning?

Sikkerhed

Når vi ser på den foreslåede placering af stationen v/Bryggebroen samt den skitserede byggeplads i Axel Heides Gade, har vi en række bekymringer når det kommer til sikkerhed.

Brand
På den bygning (Axel Heides Gade 2-6) man har valgt at lægge byggepladsen HELT op til (under 3 meter) findes de eneste stigrør/brandhaner i gaden. Har man tænkt på at det skal være muligt for en brandbil at tilgå et højhus på 7 etager fra facaden? Og hvad hvis der er opsat hegn/stillads/støjhegn, hvor planlægger man at beboerne skal kunne komme ud i tilfælde af brand? Vi har boet på vejen i 5 år, og i den tid har vi oplevet minimum 3 brande. Det er altså absolut sandsynligt at der vil kunne opstå brand i en bygning, der er vanskeligt tilgængelig for brandvæsenet pga. byggeriet af metrostationen. Skandalen ved branden af Børsen i frisk erindring, burde dette være noget der ligger beslutningstagerne på sinde.

Samme argument om snæver plads fra bygningen til byggeplads gælder også for andre redningskøretøjer, som ambulancer og politibiler. Og hvad med de borgere som er afhængige af FlexTrafik?

Trafiksikkerhed
Alt dette helt bortset fra den anslåede belastning af 20 lastbiler i timen(!) der skal til og fra byggepladsen og sameksistere med den trafik af vareleveringer, skraldebiler, flyttebiler, kloakbiler osv. der allerede findes i gaden. Tager man desuden højde for de omkring 20.000 cyklister/døgn der benytter cykelmotorvejen i Axel Heides Gade, synes det nærmest uundgåeligt at der *vil* komme højresvingsulykker med dødelig udgang i det tidsrum byggeriet står på. Hvorfor har man valgt den travleste gade på Islands Bygge til metrostation, når der er flere andre oplagte steder? Det virker som om man prioriterer Metroselskabets omsætning langt højere end Københavnernes ve og vel.

Vi afventer stadig anlæggelse af lyssignal i Axel Heides Gade/Artillerivej, og forstår at der er kommet godkendelse mht. dispensation i forhold til fredningen af Amager Fælled. Dette lyssignal er dog *stadig* forsinket. Axel Heides Gade og dette T-kryds bliver benyttet af mange mennesker inkl. alle de børn som går til og fra skole/institution. Det er uforsvarligt at man vil ligge så meget tung trafik på en i forvejen belastet gade.

Placering & Behov

Placeringen af stationen v/Bryggebroen synes at tage sit afsæt i stationsnærhedsprincippet, der siger at der er stationsnærhed hvis der findes en station indenfor 600 meter. Dette mål virker en smule tilfældigt, og hvis man udvider det ganske lidt, vil man kunne se at der

fra Axel Heides Gade er hele 3 *eksisterende* metrostationer indenfor en radius af 1 kilometer:

- v/Bryggebroen - Islands Brygge St.: ca. 875 m
- v/Bryggebroen - Havneholmen St.: ca 640 m
- v/Bryggebroen - Dybbølsbro St.: ca 735 m
- v/Bryggebroen - DR Byen St.: ca 1.1 km
- Sydlige del af Bryggen - Enghave St. (m. nye cykel- og gangbro): ca 450-590 m

Derudover findes der på Axel Heides Gade allerede stop for Havnebussen, som vi nyder godt af, samt busstop ved Artillirivej og Kigkurren. Den nordlige del af Bryggen er allerede godt dækket ind af Islands Brygge station.

I "M5 Ring - Perspektivanalyse..."[1], side 10, figur 4, kan man se at den foreslåede placering af stationen v/Bryggebroen i Axel Heides Gade vil give en stationsnærhed, der for en stor del, mere end halvdelen, dækker ubeboet område over vandet og Amager Fælled. Endnu en fjerdedel af stationsdækningen er på vestsiden af vandet, og vil derfor naturligt være betjent af Havneholmen Station. Tilbage står altså bare én fjerdedel af stationsdækningen, der reelt serviceres med nuværende placering i Axel Heides Gade. Er det virkelig det værd?

Det synes spild af skatteydernes penge at anlægge endnu en station på Islands Brygge - en station som også er gjort særlig dyr af dens placering tæt ved vandet og deraf behov for ekstra dybde.

Derfor må overvejes: (1) Er der overhovedet behov for en station ved Bryggebroen? (2) Kunne der måske findes en bedre placering med bedre dækning, under hensyntagen til den fremtidige udvikling af området, og kunne man finde en alternativ placering, der i højere grad tager et menneskeligt hensyn?

Hvis man vælger *slet ikke* at anlægge stationen v/Bryggebroen, vil man kunne spare en meget dyr dyb station. Herudover vil man også spare på baneføringen, der vil kunne føres mere direkte fra DR Byen station til København H station. Denne besparelse kunne man så passende bruge på at anlægge metrobanen som en tunnel i stedet for en højbane ved Margretheholm.
Man kunne selvfølgelig også vælge helt at droppe den sydlige løsning for M5 og i stedet satse på den markant billigere nordlige løsning.

Der er i de utallige høringssvar I har modtaget kommet mange forslag til alternative placeringer for stationen v/Bryggebroen. Vi vil selv foreslå tre:

1. **Sturlasgade**
   Her findes et stort uudnyttet område ude ved havnen. Hvis dette af tekniske årsager er for tæt ved vandet, findes også det trekantede, grønne område overfor Hans Hedtofts Gade. Her synes både pladsens størrelse og adgangsvejene at være væsentligt bedre end i Axel Heides Gade. En søgning på DanmarksAdresser.dk og 118.dk viser også at der er langt mindre beboelse, der vil blive direkte påvirket af byggeriet end i Axel Heides Gade. Så vidt vi forstår arbejdes der med at lave en et grønt område i Kigkurren/Sturlasgade. Dette er ikke etableret endnu, og der kunne være fin synergi med at metrobyggeriet her kunne kvittere med et grønt anlæg over stationen. I Axel Heides Gade findes allerede i dag et modnet, grønt område med mellemstore træer, der med væsenligt mindre indsats kunne gøres attraktivt som parkanlæg, hvis man opsatte nogle bænke, og måske skærmede for vejen, så sikkerheden forøgedes for børn. Dette er en mulighed hvis man altså ikke smadrer gaden i 10 år med en metro byggeplads.

2. **Den Grønne Kile**
   Her er i dag et parklignende område, der også ligger tæt på beboelse. Til forskel fra Axel Heides Gade, hvor bygningerne vil have deres *facade* mod byggepladsen, vil det i Den Grønne Kile være bygningernes *gavle* der vender mod byggepladsen og derfor en noget mindre del der belastes af støjen. Vi forstår at argumentet fra Metroselskabets side for ikke at vælge denne grund er at der er omfattende ledningføring herunder. Dertil må vi sige at det er der også i Axel Heides Gade; og at det menneskelige og trivselmæssige hensyn bør trumfe det forholdsvis lille beløb i det store spil det vil koste at omlægge denne ledningsføring.

3. **Fælledsiden af Artillerivej**
   Hvis en station v/Bryggebroen skal give mening mht. stationsnærhed, må det være fordi man pønser på at inddrage dele af Amager Fælled til bebyggelse i fremtiden. (Hvilket vi er kraftige modstandere af!) Hvis det er tilfældet vil den bedste løsning efter vores mening være at lægge stationen v/Bryggebroen på Fælledsiden af Artillerivej. Her vil det være væsentligt færre husstande (<20) der berøres. Der er allerede præcedens for dispensation mht. fredninggen af fælleden i behandlingen af det kommende lyskryds Axel Heides Gade/Artillerivej. Med denne placering vil den ny metrostation være med til at modne området til senere udvikling, den vil stadig være veltilgængelig for beboere og pendlere på Bryggen, man vil ikke forringe flere tusinde borgeres livskvalitet i anlægsperioden og stationen behøver ikke ligge så dybt som i Axel Heides Gade og derfor være billigere. Afhængigt af hvor på fælledsiden stationen lægges vil den heller ikke kompromitere trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere i krydset Axel Heides Gade/Artillerivej.

Vi håber I vil tage disse betragtninger med i jeres overvejelser omkring den nye metrolinje M5.

Med Venlig hilsen
M. Bornhøft

Svar til: Høring 64791 af: Klaus Bo Christensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
549

INDSENDT AF
Klaus Bo Christensen

BY
København V

POSTNR.
1701

ADRESSE
Reverdilsgade 7, 4tv

HØRINGSSVAR

Jeg mener at det vil være til alles fordel at flytte metrostationen for den kommende M5 fra Reventlowsgade til Bernstorffsgade mellem Tivoli og Hovedbanegården. Derved undgår man 8 års gener for beboerne ved Hovedbanegården (mange er allerede stavnsbundet til deres lejligheder pga af planerne), og den nemme adgang til Hovedbanegården og offentlig trafik bibeholdes.

Svar til: Høring 64791 af: Jesper Madsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
548

INDSENDT AF
Jesper Madsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Zurface A/S

BY
Randers SØ

POSTNR.
8960

ADRESSE
Tronholmen 28B

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede.

MATERIALE:
zurface tiltraeder hoeringssvar.pdf

ZURFACE
ABOVE THE ORDINARY

Københavns Kommune

Sendt til ks2n@kk.dk og uploadet til høringsportalen: blivhoert.kk.dk

25. september 2024

Zurface A/S tiltræder høringssvar afgivet af Norrecco A/S

I anledning af at miljøkonsekvensrapport udarbejdet af Metroselskabet I/S i forbindelse med undersøgelsen af metrolinjen M5 (herefter "**M5**") blev sendt i høring den 1. august 2024, har vi haft lejlighed til at læse høringssvar afgivet af Norrecco A/S den 20. september 2024, jf. **bilag 1**.

Zurface A/S kan til fulde tiltræde ordlyden af Norreccos høringssvar, herunder de specifikke udfordringer ved den forventede planlægning af M5, som Norrecco påpeger samt de synspunkter som Norrecco gør gældende, da Zurface A/S vurderes at blive tilsvarende påvirket af opførelsen af M5.

Zurface A/S skal dermed bede Københavns Kommune registrere nærværende brev samt kopi af Norreccos høringssvar, jf. bilag 1, som Zurface A/S´ afgivne høringssvar.

Med venlig hilsen

Jesper Madsen
CEO
Zurface A/S

25/9-24

ACCURA

Advokataktieselskab Accura
Alexandriagade 8
DK-2150 Nordhavn/Cph.

Phone +45 3945 2800
www.accura.dk

CVR no. 24205738

Københavns Kommune

Sendt til ks2n@kk.dk og uploadet til høringsportalen: blivhoert.kk.dk

20. september 2024

Bemærkninger til miljøkonsekvensrapport udarbejdet i maj 2024 for metrolinjen M5

1 Indledning

I anledning af at miljøkonsekvensrapport (herefter "**MKR**") udarbejdet af Metroselskabet I/S (herefter "**Metroselskabet**") i forbindelse med undersøgelsen af metrolinjen M5 (herefter "**M5**") er blevet sendt i høring den 1. august 2024, fremsender Norrecco A/S (herefter "**Norrecco**") hermed sine bemærkninger til MKR.

2 Realiseringen af M5 forudsætter ekspropriation af erhvervsareal, hvorpå en af Danmarks førende behandlere af jord og bygge- og anlægsaffald driver sin virksomhed

2.1 *Indledende bemærkninger*

Det fremgår af oplysningerne i MKR, at Metroselskabet i samarbejde med Københavns Kommune foreslår, at M5 bl.a. skal omfatte et kontrol- og vedligeholdelsescenter (herefter "**KVC**"), som forventes placeret delvist på det erhvervsareal på Prøvestenen, hvor Norreccos behandlingsanlæg aktuelt er placeret.

I MKR undersøges opførelsen af M5 ud fra dels en "Sydlig Løsning", der består af anlæg af syv stationer i den første fase af M5 og tre stationer i den anden fase, dels en "Nordlig Løsning", der består af anlæg af tre stationer og mulighed for senere videreførelse af linjen. Begge løsninger indebærer et KVC med en bredde på ca. 135 m og en længde på ca. 950 m[1] placeret delvist på Norreccos erhvervsareal, og realiseringen af begge løsninger forudsætter dermed, at der sker ekspropriation af Norreccos erhvervsareal.

[1] MKR, side 86.

Opførelsen af KVC indebærer derudover en ændret tilkørsel for eksisterende lejere til Prøvestenen samt en ændret intern trafikafvikling på tørbulken.

-o0o-

Norrecco er en af Danmarks førende behandlere af jord og af bygge- og anlægsaffald. Norreccos virksomhed består i at modtage jord samt bygge- og anlægsaffald fra hovedsageligt nybyggeri, renoveringer og nedrivninger, som ved hjælp af diverse behandlingsprocesser nyttiggøres og derefter genanvendes. Norrecco driver aktuelt en række behandlingsanlæg på Prøvestenen, hvoraf flere er placeret på tørbulken, jf. **bilag 1**. Arealerne på Prøvestenen, hvorpå Norrecco driver sin virksomhed, er ejet af By & Havn, som udlejer området til Copenhagen Malmö Port (herefter "**CMP**"), som står for videreudlejningen til Norrecco. Lejekontrakten indgået mellem CMP og Norrecco er uopsigelig indtil 2033, jf. **bilag 2**. Anlæggene på Prøvestenen modtager altovervejende bygge- og anlægsaffald samt jord fra hovedstadsområdet. Afsætning af dokumenteret og sorteret jord sker til havneindvindingsprojekter i København, og knust beton, tegl, og asfalt sker hovedsageligt til anlægsprojekter i hovedstadsområdet, det såkaldte "*urban mining*" koncept i tråd med den ressource- og miljøpolitiske dagsorden.

Opførelsen af KVC'et som beskrevet i MKR vil for Norrecco konkret betyde, at en væsentlig del af Norreccos erhvervsareal på Prøvestenen, som i sit hele udgør en fuldkommen essentiel bestanddel af Norreccos virksomhed, eksproprieres for bestandig i en periode forud for anlæggelsen og under anlæggelsen såvel som under idriftsættelsen af M5. Som sagen er oplyst for Norrecco forventes ekspropriationen at ske inden udløbet af opsigelighedsperioden i lejekontrakten mellem CMP og Norrecco.

Det er Norreccos overordnede synspunkt, at den planlagte ekspropriation af Norreccos erhvervsareal på Prøvestenen udgør et unødvendigt og dermed ulovligt indgreb i Norreccos grundlovssikrede ret. I kraft af sin rolle som direkte berørt part i sagen, vil Norrecco udfolde dette synspunkt i det følgende.

2.2 *Ekspropriation af Norreccos erhvervsareal vil medføre væsentlige negative konsekvenser for Norreccos virksomhed såvel som bygge- og anlægsbranchen som helhed*

Af oplysningerne i MKR fremgår det bl.a. om virkningerne af opførelsen af M5 i anlægsfasen, at "*det sydligste erhvervsareal på Prøvestenen bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen. De berørte virksomheder er Zurface, DK Jern og Metalhandel ApS, Norrecco og Dansk Natursten A/S. Der nedrives en bygning til kontor B-Vej 6 samt en lagerbygning ligeledes på B-Vej. Derudover vil der være behov for at fjerne brønde, sandfang, olieudskiller på arealerne, et vandopsamlingssted (betonkonstruktion) samt opslagstank for vand (stål med beton-fundament). Dette vil have betydning for anvendelsesmulighederne for arealerne, der ligger nord for byggepladsen.*"[2]

[2] MKR, side 558

Videre fremgår det om virkningerne af opførelsen af M5 i anlægs- og driftsfasen, *at "ved KVC på Prøvestenen vurderes påvirkningen at være stor for de virksomheder, der bliver delvist eller helt eksproprieret"* og *"påvirkningen af de materielle goder vurderes at være stor for de virksomheder, der bliver delvist eller helt eksproprieret."*[3]

Norrecco er enig i, at påvirkningen af M5 i anlægs- og driftsfasen vil være stor – *meget stor* – for Norrecco. Ekspropriation af Norreccos erhvervsareal vil for Norrecco betyde, at en væsentlig del af Norreccos behandlingsanlæg vil blive inddraget, og at Norrecco som følge af inddragelsen ikke længere kan modtage bygge- og anlægsaffald eller jord med henblik på nyttiggørelse og genanvendelse på dele af tørbulken. Derudover bemærkes det, at det på baggrund af de foreliggende vurderinger er uvist hvilken konsekvens eksproprieringen vil have på anvendelsen af Norreccos kontorbygning og to tilhørende brovægte. I yderste konsekvens kan tilkørsels- og vendemulighederne blive så indskrænket som følge af eksproprieringen, at kontorbygningen og de to tilhørende brovægte må fjernes og genetableres andetsteds på Prøvestenen (hvilket langt fra kan garanteres grundet den øvrige forventede planlægning på Prøvestenen).

Norreccos behandlingsanlæg på Prøvestenen udgør et af Norreccos kommercielt vigtigste anlæg, idet anlæggets placering er strategisk oplagt for anvendelse i forbindelse med alle bygge- og anlægsaktiviteter i hovedstadsområdet med adgang til kaj, hvorved der kan ske ind- og udskibning af affald, jord og naturmaterialer. Ligeledes er anlæggets placering medvirkende til, at der kan ske slutdisponering af både ren og lettere forurenet jord til By- og Havns modtageanlæg, som er placeret indenfor en radius af 1-2 km fra Prøvestenen, ligesom slutdisponeringen til Lynetteholmen kan ske på dedikeret adgangsvej. Det forhold, at entreprenører kan samarbejde med en miljøvirksomhed som Norrecco og gøre brug af et behandlingsanlæg beliggende tæt på anlægsprojekterne i hovedstadsområdet, indgår med vægt i entreprenørernes klimastrategier og målsætninger, idet transport af store mængder jord mv. belaster miljøet. Der henvises i øvrigt til Norreccos opgørelser fra 2023, hvor Norrecco modtog i alt ca. 960.000 tons anlægsaffald og jord i 2023 på arealerne på tørbulken. For Norreccos samarbejdspartnere er det dermed et aktivt tilvalg at gøre brug af Norreccos behandlingsanlæg på Prøvestenen, da entreprenørerne på den måde minimerer det (klima-)aftryk, de efterlader sig. I en tid hvor København og omegn er præget af en markant boligudbygning og erhvervsudvikling, som politisk forventes at ske så miljøskånsomt og bæredygtigt som muligt, vil inddragelsen af Norreccos behandlingsanlæg på Prøvestenen således ikke kun have vidtrækkende konsekvenser for Norrecco men for bygge- og anlægsbranchen generelt.

2.3 *Den planlagte opførelse af KVC kan i praksis resultere i ekspropriation af hele Norreccos erhvervsareal allerede forud for anlægsfasens opstart i januar 2026*

Det fremgår flere steder i MKR, at M5 i anlægs- og driftsperioden vil indebære en delvis/hel ekspropriation af de virksomheder, som aktuelt er beliggende på det geografiske område, hvor KVC'et forventes opført. Imidlertid forholder MKR sig ikke konkret til, *hvor stor en del* af disse virksomheders arealer, der vil blive eksproprieret, eller *hvornår* ekspropriation af arealerne vil

[3] MKR, side 32-33 og 558

ske. Derudover indeholder MKR oplysninger, som peger i retningen af, at der vil ske inddragelse af et større område omkring KVC'ets fremtidige placering allerede *inden* anlægsfasens opstart med henblik på at gøre klar til anlægsaktiviteterne. F.eks. fremgår det af MKR, at (vores fremhævelse) "*i forbindelse med anlæg af KVC på Prøvestenen, vil der skulle flyttes ledninger til de eksisterende vindmøller og fjernes en eksisterende støjvold inden for det arbejdsområde, der er vist på Figur 4.80. (...). Hele området vil kun være inddraget i kortere perioder af få ugers varighed.*"[4] Videre fremgår det af MKR, at (vores fremhævelse) "*den forventede anlægstid for hele projektet er ca. 8-10 år, fra 2026-2035 for Sydlig Løsning, Etape 1. Tidsestimaterne dækker kun selve anlægstiden. Det betyder, at projektering, udbud og kontraktforhandlinger, samt arealerhvervelser ikke er inkluderet.*"[5] MKR indeholder ikke flere uddybende oplysninger om perioden forud for anlægsperioden, og hvad denne konkret vil indebære for virksomhederne i området.

Af Figur 4.80 fremgår det, at dette område (benævnt "*arbejdsområde ledningsomlægning*") omfatter et væsentligt større areal end byggepladsen for KVC'et og bl.a. store dele af Norreccos erhvervsarealer.

Det er for Norrecco, som aktuelt driver virksomhed på erhvervsarealer, der forventes ekspropriet i forbindelse med opførelsen af KVC'et, fuldkommen uacceptabelt og ovenud usædvanligt ikke at blive tilstrækkelig orienteret om detaljerne for ekspropriationen, herunder det konkrete område, som forventes eksproprieret og det specifikke forløb for ekspropriationen. Norrecco, som lige nu kigger ind i en omfattende ekspropriationsproces i den nære fremtid, må som minimum kunne forvente at blive præsenteret med et målfast geografisk kort over placeringen af de kommende anlægsarbejder og udviklingsfaser i området i forhold til Norreccos aktuelle placering, jf. bilag 1 og bilag 2, herunder med oplysninger om hvordan Norrecco som lejer vil blive påvirket. Dette er imidlertid ikke sket. Således er det Norreccos vurdering, at oplysningerne om den forventede ekspropriation er utilstrækkelige, og at emnet i det hele er stærkt underbelyst i MKR. I mangel af fyldestgørende oplysninger om hvor stor en del af Norrecco og de øvrige virksomheders arealer, der vil blive eksproprieret samt tidsplanen herfor – medregnet perioden forud for anlægsfasen – er Norrecco afskåret fra at indrette sig i forhold til de kommende forhold og afdække relevante risici, hvilket unægtelig vil have en afgørende påvirkning på Norreccos videre forretning. Dertil bemærkes specifikt hvad angår de forberedende arbejder i forbindelse med ledningsomlægning mv., som ifølge MKR vil finde sted i en udefineret periode forud for anlægsfasen, at inddragelse af Norreccos arealer i "*i kortere perioder af få ugers varighed*" i praksis vil betyde en reel afbrydelse i driften over hele perioden, idet Norreccos arealer vil skulle tømmes for materialer og mængdetilførsel afbrydes. Dette har som konsekvens, at Norrecco ikke vil kunne opfylde sine kontraktuelle forpligtelser og at aftaler med kunder dermed vil blive opsagt. Norreccos virksomhed og økonomi tillader ikke at drive "stop-and-go" forretning, og dermed vil Norrecco de facto opleve at blive eksproprieret i sin helhed allerede i forbindelse medarbejderne forud for anlægsfasens igangsættelse den 1. januar 2026.

[4] MKR, s. 113
[5] MKR, s. 117

2.4 *MKR forholder sig ikke til erstatningsarealer for Norrecco m.fl. Hvor skal Norrecco og de øvrige virksomheder flytte hen?*

Det følger af oplysningerne af MKR, at virksomhederne beliggende på det sydligste erhvervsareal på Prøvestenen "*bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen.*"[6] Imidlertid indeholder MKR ikke oplysninger om, hvor Norrecco og de øvrige virksomheder på Prøvestenen, som forventes eksproprieret, skal flytte hen. I den forbindelse bemærkes det, at Norrecco udgør en miljøklasse 7-virksomhed, dvs. virksomheder og anlæg, som er særligt belastende for omgivelserne, og som derfor som hovedregel skal placeres i områder, indrettet til særligt miljøbelastende virksomhed. MKR's manglende inddragelse og håndtering af dette forhold indikerer en generel mangel på hensyntagen til Norreccos videre drift og forretning trods det faktum, at Norrecco løfter en vigtig samfundsmæssig opgave til fordel for Københavns Kommunes og omegn.

I det tilfælde Norrecco *kan* drive en meningsfuld virksomhed under og efter opførelsen af KVC'et bemærkes det supplerende, at MKR heller ikke indeholder oplysninger om, hvordan Norrecco forventes at overholde gældende miljøkrav f.eks. i forhold til støj og støv mv. i anlægs- og driftsfaserne, hvis området nedklassificeres som følge af den kommende anvendelse af området til KVC.

2.5 *De fremadrettede trafikforhold på Prøvestenen såfremt KVC opføres som planlagt*

Opførelsen af KVC indebærer en ændret tilkørsel for eksisterende lejere til Prøvestenen samt en ændret intern trafikafvikling på tørbulken. Vi gør gældende, at MKR ikke på tilstrækkelig vis har inddraget og analyseret de relevante trafikforhold på Prøvestensøen hverken i anlægs- eller driftsfasen.

For så vidt angår oplysninger om adgangsforholdene til Prøvestenen for bl.a. lastbiler i anlægsfasen finder Norrecco, at MKR er underbelyst. MKR indeholder således ikke detaljerede oplysninger om timingen for, hvornår den nye adgangsvej forventes at blive opført, og hvornår de eksisterende virksomheder forventes at kunne benytte denne. Det fremgår bl.a., at "*I anlægsfasen vil adgangen til Prøvestenen, via den nuværende adgangsvej Prøvestensbroen, blive begrænset, idet en del af arealet på den sydlige del af Prøvestenen forventes inddraget til byggeplads for KVC. Der etableres en alternativ adgang til eksisterende virksomheder på Prøvestenen. Der ligger et antal virksomheder pa arealet, som håndterer sand, grus, cement, olieprodukter mv. og som har et stort transportbehov. Når opfyldningen i Prøvestenskanalen er anlagt, vil der også blive etableret en ny adgangsvej til den sydlige del af Prøvestenen, se Figur 18.7.*"[7] Såfremt denne alternative vej skal tages i brug pr. 1. januar 2026, vil det som minimum kræve, at der meldes yderligere oplysninger ud om detaljerne for denne nye adgangsvej, f.eks. dens specifikke placering og adgangsforhold for lastbiler samt tidsplanen herfor.

[6] MKR, side 558
[7] MKR, s. 298.

For så vidt angår oplysninger om den generelle trafikafvikling på Prøvestenen, når adgang til Z-Vej og Y-Vej via Fyrtårnvej bliver eksproprieret, finder Norrecco, at MKR er underbelyst. MKR indeholder ikke tilstrækkeligt fyldestgørende oplysninger om, hvordan de trafikale forhold forventes at blive fremover, når KVC'et opføres. Derudover indeholder MKR ikke en redegørelse for, hvordan Norrecco får adgang til sine "ydre" arealer beliggende på de nordøstligste arealer af Prøvestenen, og hvorvidt/hvordan dette skal ske ad henholdsvis Z-, B og/eller Y-Vej. Hertil bemærkes, at de fremtidige adgangsforhold og den generelle trafikafvikling på Prøvestenen spiller en betydelig rolle for lastbilers adgang til området. Idet Norrecco hovedsageligt modtager bygge- og anlægsaffald samt jord via lastbiler, er trafikforholdene derfor er afgørende betydning for Norreccos fremadrettede forretning. I den forbindelse bemærker Norrecco, at CMP via portanlæg har adgang til detaljeret data om trafikken på Prøvestenen. Københavns Kommune bør med fordel for alle involverede parter gå i dialog med CMP med henblik på at få indsigt i denne data samt at inddrage den i trafikplanlægningen på Prøvestenen.

2.6 *MKR tager ikke tilstrækkelig stilling til de kumulative effekter af M5 og Østlig Ringvej*

Af MKR fremgår det, at "*Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 er enige om at miljøkonsekvensvurdere en løsning, der balancerer de mange hensyn på Prøvestenen ved Amager i forbindelse med beslutningen i forligskredsen om at igangsætte miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej blev det også besluttet at finde en model for Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Prøvestenen, som sikrer balance mellem de mange hensyn. Det har derfor været nødvendigt at finde en løsning, der i fremtiden både kan sikre plads til metroen, Østlig Ringvej, industrien på erhvervshavnen og de grønne områder. Derfor er KVC rykket mod sydvest for at give plads til tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej.*"[8]

Den 2. oktober 2023 offentliggjorde Transportministeriet en nyhed på sin hjemmeside, hvorefter forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 var blevet enige om at miljøkonsekvensvurdere en løsning for placeringen af tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, der balancerer de mange hensyn på Prøvestenen.[9] Af nyheden fremgår det, at "*med den valgte løsningsmodel kommer tilslutningsanlæg og metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter til at ligge tæt, hvilket derved giver plads til erhvervsvirksomhederne, der kan fortsætte deres aktiviteter på Prøvestenen. Denne løsning vil optage en mindre del af det rekreative område på land, men sikrer mindst mulig påvirkning af havmiljøet og vandgennemstrømningen. Der kan endvidere foretages en udvidelse af det rekreative område, blandt andet med en ny adgangsvej.*" Der ses ikke at være fremlagt yderligere oplysninger om den valgte løsningsmodel for placeringen af tilslutningsanlægget i forhold til KVC'et.

Det er Norreccos synspunkt, at vurderingerne, der ligger til grund for MKR, ikke i tilstrækkelig grad tager stilling til de kumulative virkninger af M5 og Østlig Ringvej, som politisk allerede er blevet godkendt og i fremdrift. F.eks. fremgår det ikke tydeligt, hvordan planlægningen af M5 konkret og i nærmere detaljer vil harmonere med planlægningen af Østlig Ringvej, og hvad dette i øvrigt vil have af betydning for tilgængeligheden af erhvervsarealerne i området – og

[8] MKR, side 124.
[9] Nyhed kan tilgås her.

hvornår. Det bemærkes i den forbindelse, at der af materialet til grund for de to projekter fremgår uhensigtsmæssige overlap mellem arbejdsområderne for henholdsvis M5 og Østlig Ringvej. Der henvises til kortene på **bilag 3**, hvoraf det ses hvordan arbejdsområderne for de to projekter stort set vil beslaglægge Norreccos arealer til fulde. Dette har som konsekvens, at hverken Norrecco eller de øvrige virksomheder på Prøvestenen reelt har mulighed for at indrette sig i forhold til de kommende forhold og risici, der unægtelig vil have en afgørende påvirkning på virksomhedernes forretning.

Derudover bestrides det, at der med den valgte løsning for placering af KVC, som er fremlagt i MKR, og muligvis også tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, er taget tilstrækkeligt hensyn til erhvervsinteresserne på Prøvestenen, som ellers påstået af Transportministeriet og Metroselskabet såvel som forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035. Den valgte løsning for placering af KVC'et vil overordnede i et meget væsentligt omfang hindre Norrecco, Zurface, DK Jern og Metalhandel ApS, og Dansk Natursten A/S i at fortsætte sine aktiviteter på Prøvestenen. Det forhold, at det af MKR fremgår, at KVC'et er rykket mod sydvest for at give plads til tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, kan ikke i sig selv begrunde, at ekspropriation af de førnævnte virksomheders erhvervsareal er nødvendig.

Dette synspunkt vil Norrecco også fremføre særskilt overfor Sund & Bælt i forbindelse med den videre undersøgelse af Østlig Ringvej.

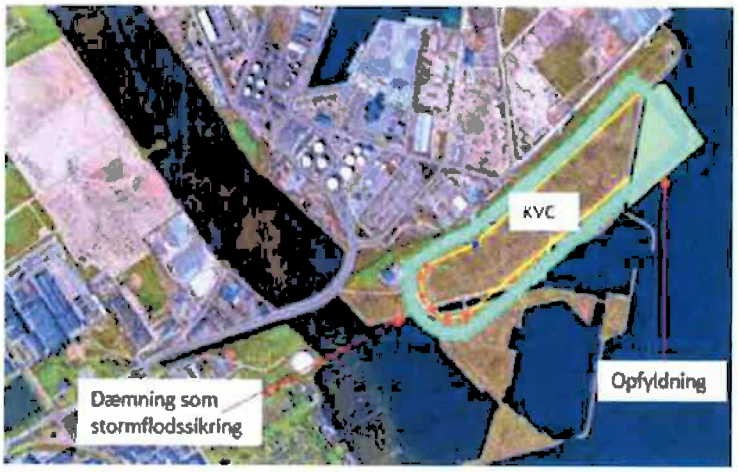
2.7 *Der er en alternativ, mindre indgribende placering til M5's KVC, som tilgodeser alle interesser på Prøvestenen*

Ekspropriation er et indgreb i en grundlovssikret ret, hvorfor kravene til ekspropriation er, at indgrebet skal have hjemmel samt være nødvendigt og tidsmæssigt aktuel. Derudover skal indgrebet og betydningen heraf for ejeren (brugeren) af ejendommen, der eksproprieres, stå i et rimeligt forhold til de almene samfundsinteresser, som forfølges med ekspropriationen.[10]

Det betyder bl.a., at ekspropriationen ikke må omfatte et større areal end nødvendigt. Som følge heraf påhviler det den relevante myndighed at undersøge alternative løsninger og for ejeren mindre indgribende foranstaltninger. Hvis der er tvivl om, hvorvidt det samme formål kan opnås ved at lade ekspropriationen omfatte et mindre areal eller en alternativ og mindre indgribende løsning, kan denne tvivl i sig selv føre til, at ekspropriationen undlades/ophæves.[11]

Der er en alternativ, mindre indgribende placering af M5's KVC, som tilgodeser alle interesser på Prøvestenen, nemlig i) metroens KVC, ii) et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, iii) grønne friarealer og iv) erhvervet. Denne alternative placering er beliggende på Prøvestenen syd for jordvolden. I MKR fremgår denne alternative placering af figur 4.94:[12]

[10] Vejledning nr. 9381 af 9. april 2019 om reglerne for ekspropriation efter planloven. Kan tilgås her.
[11] Vejledning nr. 9381 af 9. april 2019 om reglerne for ekspropriation efter planloven. Kan tilgås her.
[12] MKR, side 124.



Om denne alternative placering oplyses det alene, at "*KVC på denne placering har samme areal som KVC på Figur 4.92 [Det formodes, at henvisningen til Figur 4.92 er en fejl, da denne viser linjeføringerne mellem Prags Boulevard og Refshaleøen, og at der retteligt bør henvises til 4.93, som illustrerer forslaget til placeringen af KVC på Prøvestenen, som indgik i afgrænsningsnotatet]. Arealet har en irregulær facon og det kan derfor blive nødvendigt at opfylde et mindre areal (markeret med grønt) for at sikre tilstrækkelig plads*".

MKR indeholder ikke yderligere oplysninger om dette alternative forslag til placering af KVC'et, herunder hvorfor placeringen blev fravalgt som KVC'ets foretrukne placering. Dette ses undertiden at være tilfældet for de øvrige refererede alternative placeringer, f.eks. placeringen af KVC'et beliggende i Kløverparken og placeringen af KVC'et på en opfyldning i Prøvestenskanalen.[13]

I lyset af manglende konkrete holdepunkter for at forkaste den alternative placering af KVC syd for jordvolden til fordel for den valgte placering, som bl.a. indebærer ekspropriation af en del af Norreccos erhvervsareal, er det Norreccos synspunkt, at KVC reelt *kan* placeres som illustreret i Figur 4.94, og at afviklingen af trafikken på tørbulken samtidig kan ske som i dag, dvs. uden yderlige negative konsekvenser for Norrecco. I den forbindelse bemærkes det, at naturarealet syd for jordvolden ifølge offentlig tilgængelige oplysninger på Danmarks Arealinformation ikke består af beskyttede naturtyper omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 eller anden regulering. Dermed vurderes der ej heller at være en væsentlig naturmæssig forringelse ved at placere KVC'et syd for jordvolden.

Det forhold, at placering af KVC syd for jordvolden vil kræve en mindre opfyldning af havnen ud fra Prøvestenen, kan ikke i sig selv føre til, at valget af denne placering forkastes, idet opfyldningen vurderes at kræve markant færre ressourcer og være mindre bekostelig sammenlignet med ekspropriation af erhvervsarealer, hvorpå Norrecco, Zurface, DK Jern og Metalhandel ApS, og Dansk Natursten A/S aktuelt driver virksomhed. Dertil bemærkes, at det i forbindelse med

[13] MKR, side 125.

inddragelsen af naturarealet syd for jordvolden vil være lettere at udlægge ny grøn natur i nærområdet, f.eks. ved opfyldning af Prøvestenskanalen, end at finde egnede områder i Storkøbenhavn til placeringen af miljøklasse 7-virksomheder som Norrecco. Således kan ekspropriationen ikke siges at være nødvendig for virkeliggørelsen af M5, herunder opførelsen af KVC, hvorfor ekspropriationsbetingelsen om nødvendighed ikke kan siges at være opfyldt.

3 Konklusion og anbefaling

I forbindelse med opførelsen af et KVC til M5 på Prøvestenen, gør Norrecco det overordnede synspunkt gældende, at ekspropriation af Norreccos erhvervsareal i forbindelse med opførelsen af KVC'et udgør et unødvendigt og dermed ulovligt indgreb i Norreccos grundlovssikrede ret. Til støtte herfor gør Norrecco bl.a. gældende, at vurderingerne og undersøgelserne, som ligger til grund for MKR i sit hele indeholder væsentlige, faktuelle mangler, idet MKR på en række områder ikke indeholder tilstrækkelig fyldestgørende og/eller teknisk korrekte oplysninger.

ACCURA

Bilag 1 – Norreccos erhvervsarealer på Prøvestenen



ACCURA

Bilag 2 – Oversigt over lejemål

Address on Prøvestenen	Rental agreement		Total area contract (m2)	Expropriated area (m2)	Total area post expropriation (m2)
B-vej 8	16935-01	31-12-2033	24.784	-	24.784
B-vej 8	16935-04		20.233	-	20.233
B-vej 8	16935-06		6.547	-	6.547
B-vej 8	16935-07		24.220	-	24.220
K-vej	45441/2012-01	31-12-2033	5.769	5.769	-
H-vej	45441/2012-02		20.000	14.245	5.755
H-vej	45441/2012-04		58.300	5.710	52.590
Y-vej	20422-05	31-12-2035	31.777	-	31.777
Y-vej			4.782		4.782
Z-vej	20422-05		12.005	-	12.005
B-vej 7	Nordic Waste		9.285	-	9.285
Total			**217.702**	**25.724**	**191.978**

ACCURA

Bilag 3 – Kort over Østlig Ringvej/M5 arbejdsområde

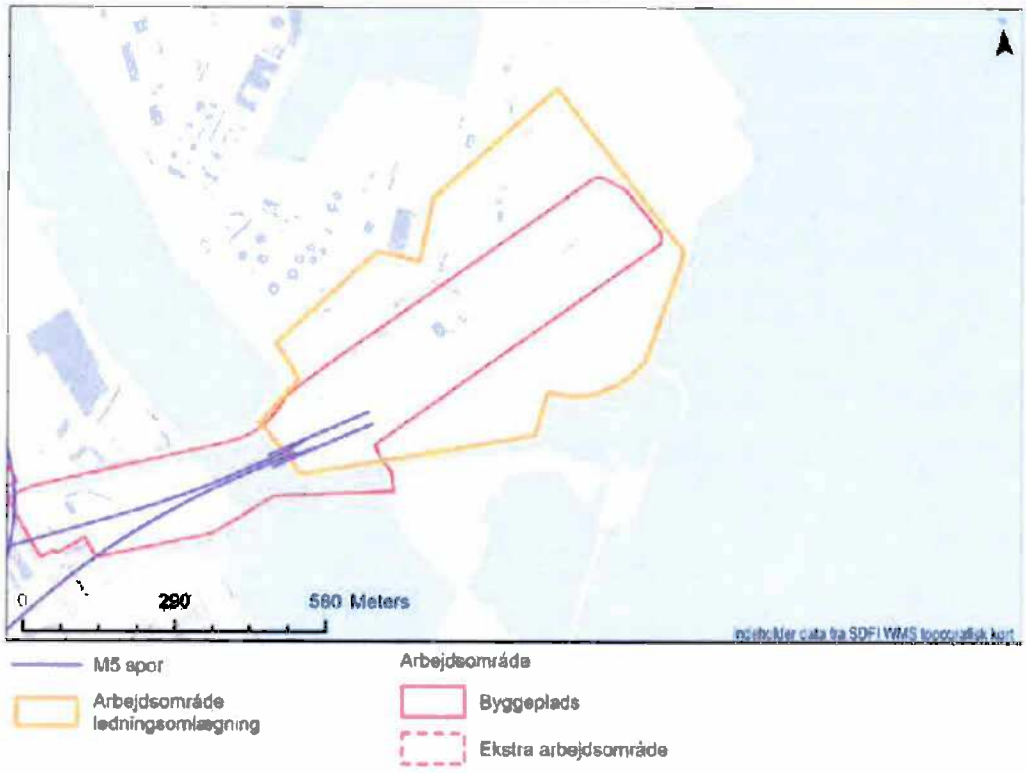
1 Kort over Østlig Ringvej arbejdsområde[1]:



[1] Kortet over arbejdsområdet for Østlig Ringvej stammer fra Sund og Bælts afrapportering af interessentinddragelse vedrørende Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Prøvestenen af 17. august 2023.

ACCURA

2 Kort over M5 arbejdsområde[2]:



Figur 4.80
Arbejdsområde for ledningsomlægninger ved KVC på Prøvestenen.

[2] Kortet over arbejdsområdet for M5 stammer fra miljøkonsekvensrapporten, bl a. side 113.

Svar til: Høring 64791 af: Kim Bidsted

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
547

INDSENDT AF
Kim Bidsted

VIRKSOMHED / ORGANISATION
IN VITRO A/S

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
J. C. Christensens Gade 7

HØRINGSSVAR

Angående placering af metrostation i Axel Heidesgade på Islands Brygge.

Axel Heidesgade og de tilstødende sidegader, er i forvejen ramt af mangel på parkeringsmuligheder. Derfor vil det være en langvarig katastrofe at fjerne de 60 pladser der er lagt op til i planen. Desuden er gaden også forbindelsesvej for tusindvis af cyklister og billister hver eneste dag, når de kører fra Islands Brygge til Artellerivej.

Larmen og støjen fra byggeriet vil påvirke alle i Axel Heidesgade, J. C. Christensensgade, Poul Hartlingsgade, og Erik Eriksensgade. Det vil altså forringe livskvaliteten og sandsynligvis have visse helbredsmæssige negative konsekvenser for mere end tusind beboer i dette område.

Metrostationen skal forbedre mulighederne for kollektiv trafik i området Islands Brygge Syd. Derfor vil jeg foreslå som alternativ, at metrostationen flyttes til Islands Brygge Syd, og i stedet placeres i området ved Islands Brygge Skole, Jens Otto Krags Gade og Drechselsgade. Der er en plads der kan bruges til dette.

Byggetrafikken kan ledes af Drechselsgade, med ind- og udkørsel ved Artellerivej, det betyder at Islands Brygge kan holdes åben. Altså vil langt færre trafikanter generes. Der bor heller ikke så mange lige op af dette område, så det vil også være positivt for flere beboere generelt.

Hvis det tænkes, at borgere kan bo og arbejde i byggeplads støj, tænker jeg, at det kan skoleelever også. derfor kan det ikke have større indflydelse på den skole der er op af det foreslåede område.

Svar til: Høring 64791 af: Lars Krøyer Jensen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
546

INDSENDT AF
Lars Krøyer Jensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 41, 1432 Copenhagen K

HØRINGSSVAR

Dette høringssvar omhandler forslag om metrolinieføring henover Margretheholm istedet for en nedgravet løsning.

Margretholm har udviklet sig til et meget moderne take på et byområde for børnefamilier. Om end det er bekosteligt at bo på Margretheholm, så har området også en stor diversitet. Margretholm ligger side om side med affaldsforbrænding, oliedepot, havn og de reakreative område Reffen. Det er urbant og fuldt indtaget af beboerne og befolkningen på en ikke overkonstrueret måde. På området er der en lille skov som støtter op til udsigten samt en større plæne hvor børn og voksne udfolder sig. Her er fodbold og diverse former for udendørs træning. I skoven er der brombær og vildt kræt samt en masse huler og gemmesteder. Der er enda bybier og vildeblomster. Dette er et områder som helt unikt. Der findes nærmest ikke noget tilsvarende i København og i særdeleshed ikke så tæt på bykernen. Vi skal værne om disse steder. De er allerede en mangelvare og der er således rigtig meget på spil når det foreslår at fjerne alt dette til fordel for en højbane som vil eleminere alt den gode bynatur som er i området.

Økonomi

Det forstås, at en højbane er billigere at etablere end en nedgravet løsning. Det kan dog alene bero sig på en kortsigtet beregning. Konskvenserne af at fjerne natur som det der findes på Margretheholmen skal vise sig økonomisk at blive meget højere end hvis man vælger en nedgravet løsning. Det vil fremtidige generationer sande når de skal udtænke løsninger som udbedrer konsekvenser af den kortvarige økonomiske besparelse ved en højbane.

Miljø

Det forstås, at CO2 udledningen er beregnet som værende højere ved en nedgravet løsning. Med henvisning til overstående, så vil højbanen betyde senere tiltag som skal korrigere at man fjerner så meget natur som en højbane vil medfører. Miljø i en endnu bredere forstand hvor fx physisk miljø inddrages, så vil en larmende højbane unægteligt og påviseligt medføre et højere pres på menneskets behov for rolige omgivelser uden unødig støj fra en metro.

Jeg håber inderligt, at naturen, børnene og de fremtidige generationer sejrer i denne sag.

Svar til: Høring 64791 af: Mie Levi Fenger

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
545

INDSENDT AF
Mie Levi Fenger

BY
Kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rubikonvej 6

HØRINGSSVAR

Høringssvar: Anlæggelse af Metrolinje M5 i KøbenhavnIndledning

Vi ser med stor bekymring på den foreslåede rute for Metrolinje M5, som planlægges ført under de gamle villakvarterer ved Kongedybet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej. Dette forslag vækker særligt bekymring grundet risikoen for skader på ejendommene i området, da de gamle bygninger har utidssvarende fundamenter og mure, som ikke er designet til at modstå påvirkninger fra en moderne metro.

Vi vil derfor stærkt anbefale en alternativ rute, der vil minimere generne for beboerne og reducere risikoen for skader på ejendommene.

1. Alternativ rute under park og legeplads

I stedet for at føre metroen under de gamle villakvarterer, bør den foreslåede rute forskydes i en anelse mod øst og føres under byggelegepladsen Bredegrund og den gamle kirkegård, der nu fungerer som park. Dette område er langt bedre egnet til metroens placering, da der her bor færre mennesker i færre ejendomme, og risikoen for skader vil være betydeligt reduceret.

2. Risiko for skader på bygningerne

De gamle huse i området er opført med fundamenter, der ikke er designet til at modstå vibrationer fra en metro, der planlægges at ligge i en dybde på blot 8-15 meter. Der er en betydelig risiko for, at husene vil slå revner og blive påvirket af vibrationerne og larmen, da fundamenterne stammer fra en tid, hvor metroen ikke var en del af det bymæssige landskab.

Erfaringerne fra Olufsvej på Østerbro, hvor metroen også er lagt tæt på beboelse i gamle kvarterer, viser tydeligt, at dette kan føre til både skader på bygninger og betydelige gener for beboerne. Det er uforståeligt, hvorfor man vælger at gentage disse fejl ved endnu en gang at placere metroen under gamle villakvarterer med lignende udfordringer.

3. Forældede grænseværdier og målemetoder

De støjgrænser, som Metroselskabet arbejder under, stammer fra 1997, hvilket er før København overhovedet fik en metro. Disse grænseværdier er derfor ikke tilpasset en transportform som metroen og tager ikke højde for de særlige støj- og vibrationspåvirkninger, som beboere vil blive udsat for.

Særligt problematisk er det, at støj måles som et gennemsnit over 10 sekunder. Et metrotog passerer dog så hurtigt, at støjen i løbet af de 2-3 sekunder, det tager at passere en ejendom, kan være 3-5 gange højere end det tilladte, uden at grænseværdierne overskrides. Denne målemetode er forældet og uacceptabel i en moderne storby med en udbygget metro infrastruktur.

4. Manglende vurdering af påvirkningen på ejendomme og beboere

Det fremgår ikke tydeligt af de foreliggende planer, hvor mange boliger og ejendomme, der vil blive påvirket af støj og vibrationer fra den foreslåede metro rute. Kommunen bør derfor gennemføre en grundig undersøgelse af de potentielle gener for beboerne, før en endelig beslutning om ruten træffes.

Vi foreslår, at kommunen vælger den placering af metroen, som vil forårsage mindst mulig gene for de berørte beboere.

5. Særlig risiko for sætningsskader og revner

De ejendomme, der ligger langs den foreslåede rute (Rialtovej, Sixtusvej, Luganovej m.fl.), er særligt udsatte for skader som følge af vibrationer. Dette skyldes, at husene er gamle, ofte fuldmurede uden indervægge og med tykke ydervægge. Hvis det bliver nødvendigt at sænke grundvandet i forbindelse med metrobyggeriet, vil risikoen for sætningsskader og revner i husene øges yderligere.

Konklusion

Vi opfordrer på det kraftigste til, at man vælger en alternativ rute for Metrolinje M5, som i stedet føres under den nærliggende park og legeplads. Dette vil minimere generne for beboerne og reducere risikoen for skader på de gamle huse i området. Samtidig opfordrer vi til en revision af de gældende støj- og vibrationsgrænser, så de tager højde for de reelle påvirkninger fra metroen.

Vi håber, at dette bliver taget i betragtning ved den endelige beslutning om anlæggelsen af Metrolinje M5.

Afslutning

Dette høringssvar indsendes med ønske om at beskytte både de historiske bygninger og livskvaliteten for de beboere, som vil blive berørt af metroens fremtidige placering.

Med venlig hilsen,

Mie Levi Fenger
Rubikonvej 6

2300 Kbh S
Dato: 25/9-2024

Svar til: Høring 64791 af: Mette Frobenius

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
544

INDSENDT AF
Mette Frobenius

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ejerforeningen Grönings Have

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Erik Eriksens Gade 2, 2th

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Ejerforeningen Grönings Have

Vi indsender hermed foreningens samlede høringssvar. Vi er en af de største ejerforeninger i Grundejerforeningen Havnestad med både leje, andel- og ejerboliger, ligesom at vi har to senior-bofællesskaber, i alt 171 boliger. Vi er i øvrigt tættest på byggeriet, da vi har boliger på Axel Heides Gade 3 og 5, samt i de omkringliggende gader Erik Eriksens Gade og J.C.Christensens gade.

Vi har gjort os følgende overvejelser, og forventer selvfølgelig at blive inddraget løbende i processen. Ligesom vi forventer at have en fast kontaktperson. Vi oplister hermed de vigtigste:

- Støj: Vores beboere har både vinduer og altaner der vender direkte ud til byggepladsen, så vi forventer at man gør ALT tænkeligt muligt for at reducere støjgenerne. Både dag og aften. Samt at man under hele anlægsperioden holder aften og natarbejde på et minimum. Desuden skal alt varsles i ordentlig tid. Vi vil derfor også naturligvis kraftigt opfordre til, at der etableres støjisolerende byggepladshegn hvor muligt. Det synes ikke at være prioriteten pt, ifølge miljøkonsekvensrapporten.

- P-pladser: Byggearealet skal gøres så lille så muligt, så vi mister færrest mulige p-pladser i anlægsfasen.

- Kompensation: Vores beboere skal tilbydes huslejekompensation, både for boliger og til dem, der har erhverv i egen lejlighed. Det er et langvarigt byggeri med store gener for alle vores beboere. I særlige tilfælde kan genhusning være en mulighed for de mest berørte.

- Skader på bygninger: Vi ønsker en klar beskrivelse af hvordan man registrerer de omkringliggende bygningers tilstand, og hvordan man måler eventuelle skader på bygningerne efter byggeriets afslutning. Og desuden en klar beskrivelse af processen, såfremt der opstår bygge-skader

på vores ejendom, hvordan man efterfølgende får tildelt den rette kompensation.

- Trafikafvikling: Vi læser, at gaden Islands Brygge bliver spærret for gennemkørende trafik i krydset ved Axel Heides Gade. Dette medfører meget merkørsel for områdets beboere, ligesom det kan give store gener for både brand og øvrig udrykningskørsel til området. Vi ønsker at disse forhold indgår i vurderingen af, hvorvidt det er nødvendigt med fuldstændig nedlukning af gaden, eller om der er andre alternativer.

- Vi forventer at blive inddraget i den langsigtede plan for de mange cykler, som en ny metrostation må forvente at tiltrække. Vi frygter, at vores fortov vil blive der, hvor man i fremtiden parkerer sin cykel, når man skal med metroen.

- Vi ønsker at bevare træerne i Axel Heides gade gennem byggeperioden. Og forventer at de bliver beskyttet bedst muligt.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Kjær Madsen

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
543

INDSENDT AF
Søren Kjær Madsen

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 24, 2. tv.

HØRINGSSVAR

I spørger: Er vi på linje med den nye M5?

Svarer hertil er klart nej.

Jeg tilslutter mig derfor det vedhæftede høringssvar, som Metro-borgergruppen ved København H har udarbejdet i fælleskab.

Derudover vil jeg supplere med følgende:

I planlægningen af processen synes der slet ikke at være taget højde for de enorme ulemper, som man påtænker at udsætte beboerne for i en lang årrække - igen for nogle beboeres vedkommende.

Den del bør der lægges væsentlig vægt på i en beslutningsproces. Jeg håber, at der i den sammenhæng er tale om en reel høring, som kan rykke på vilkår og ikke bare en skueproces.

Af respekt for de mennesker, der bor på og omkring Reventlowsgade, og særligt dem, der allerede i en årrække har været plaget af byggeriet af M3 og M4, bør man kraftigt genoverveje en alternativ placering til M5.

M5 kunne ligge ved Bernstorffsgade, ved Postbyen eller ved busterminalen og komme en masse mennesker til gode der. Det bør kunne undersøges, før man træffer en endelig beslutning, når det har så store konsekvenser for så mange mennesker med den nu påtænkte placering.

Hvis man ikke lytter til beboernes opråb i høringsprocessen og fortsætter med planlægningen af M5 ved Reventlowsgade er det mindste, som man kan gøre, at sikre reel medindflydelse for beboerne i planlægningsprocessen, jf. det vedhæftede fælles høringssvar, så man i årene med byggeriet kan opretholde en normal hverdag med tilgængelighed til egen lejlighed på normale vilkår og til de grønne gårdmiljøer i baggårdene. Fx ved at holde friholde Stampesgade som byggeplads, så der er adgang til gårdene, og der derudover er tilgængelighed til M3 og M4 på normal vis.

Mvh.

Søren Kjær Madsen

MATERIALE:
hoeringssvar koebenhavn 22-9 2024.pdf

Høringssvar M5 København H

Metro-borgergruppen ved **København H** har følgende kommentarer til den foreliggende Miljøkonsekvensrapport. Metro-borgergruppen repræsenterer mere end 750 beboere og består af følgende foreninger: Stampesgade 5 etc.

Introduktion

Overordnet er vi særdeles bekymrede ved udsigten til næsten 10 års fornyet byggearbejde umiddelbart foran vores vinduer, døre og porte. Det er os bekendt ikke tidligere sket her til lands, at så mange borgere i næsten 20 år sammenlagt (M3/M4/M5) er blevet udsat for en så massiv og tæt byggeaktivitet, som i perioder afstedkommer rystelser, støj og partikelforurening, der i voldsom grad reducerer livskvaliteten og udgør en decideret sundhedsfare. Læg hertil skader på facader, sætningsskader, et utrygt nærmiljø samt ydmygende og udmattende forhandlinger med Metro om erstatninger. Den samlede byggeperiode udgør omtrent 25% af et menneskeliv, og den kommende byggeperiode for M5 svarer til den samlede skoletid for de børn fra området, som begynder deres skoleforløb ved byggeriets start. Vi mener, at det er påfaldende på grænsen til det kritisable, at denne dimension ikke er medtaget i Miljøkonsekvensvurderingen, som fremstår mærkværdig historieløs. Det kan simpelthen ikke være meningen, at vi skal udsættes for en sådan belastning endnu engang.

Vi vil derudover påpege, at mange beboere, som oplevede anlægsfasen af M3/M4, allerede nu er stærkt påvirkede ved tanken om yderligere 10 år med intenst byggeri. Flere beboere har derudover udviklet en udtalt følsomhed for støj og rystelser, som i det normale daglige byliv kan kontrolleres, men som ved det foreslåede byggeri må formodes at afstedkomme alvorlige psykiske og fysiske reaktioner og forstærke langvarige følgevirkninger.

Vi mener, at denne dystre baggrund bør give anledning til rationelle og empatiske overvejelser hos beslutningstagerne vedrørende alternativ placering, udformning, procesforløb og afværgeforanstaltninger. Man bør ikke udsætte borgere for en så omfattende negativ belastning i så lang tid (20 år). Vi stiller derfor en række krav, som uden at være præcedensskabende vil kunne implementeres ved Kbh H.

Det er vores indtryk fra de offentlige høringsmøder, at der er en oprigtig og seriøs vilje hos embedsværket i Metroselskabet og

Københavns Kommune til at indgå i et fællesskab med de berørte borgere for at minimere gener og opnå de bedst mulige løsninger. Vi er imidlertid også bevidste om, at embedsfolket nødvendigvis skal udvise en tæt loyalitet til de beslutninger og retningslinjer, som de demokratisk valgte politikere har fastlagt. Dette kan dog i vores optik involvere en risiko for en mindre visionær og mere tunnelsynet tilgang til optimale/kreative løsninger, som kan imødekomme de berørte borgeres behov. Vi skal derfor opfordre politikerne til at give de tilknyttede embedsfolk vide rammer til at undersøge og fremlægge de alternative forslag og forbedringer, som er høringsfasens egentlige mål. Vi opfordrer politikerne til at udvise samme seriøsitet, som vi fornemmer hos embedsværket. Giv fagfolkene den nødvendige tid til undersøgelser, analyser og overvejelser. Således vil høringsfasen vinde i demokratisk substans og ikke bare være en formel pligtøvelse i henhold til love og regler.

Vi mener, at det ikke kan være rimeligt og retfærdigt at beboerne bag Kbh H skal igennem endnu et metrobyggeri, og vi appellerer til at Bernstorffsgade genovervejes som metrostation ligesom det også bør overvejes at arbejde med et alternativt underjordisk byggeforløb i Reventlowsgade.

Bernstorffsgade

Placeringen af stationen ved København H bør flyttes fra Reventlowsgade til Bernstorffsgade. Placeringen her er forbundet med både trafikale, forsyningstekniske og muligvis økonomiske udfordringer, men er på ingen måde teknisk umulig. Fordelen ved anlæggelse af stationen i Bernstorffsgade er umiddelbart indlysende: Hundredvis af mennesker i området undgår voldsomme byggebelastninger, og der spares mange millioner på afværgeforanstaltninger og kompensationer. Afstanden mellem en station i Bernstorffsgade og S-togssporene, som fremhæves som en logistisk udfordring, er ca. 160 m målt direkte (det dobbelte af afstanden mellem M1/2 og M3/4 på Kongens Nytorv) og vil f.eks. kunne betjenes af rullende fortove.
Vi skal indtrængende opfordre til at genoverveje beslutningen om stationens placering, og vi skal opfordre til at supplere Miljøkonsekvensvurderingen med en lige så grundig vurdering af placeringen i Bernstorffsgade samt en eventuel komparativ økonomisk beregning. Det er vores klare opfattelse, at menneskers sundhed og livskvalitet bør veje tungere end økonomiske hensyn. Der vil være mange fordele ved den fremtidige driftsfase, hvor

større nærhed til store arbejdspladser og attraktioner som Tivoli, Danske Bank og de mange større virksomheder langs Kalvebod Brygge kan fremhæves. Det vil desuden give et væsentlig bedre flow til den nyanlagte fjernbusterminal og det kommende store nye boligområde 'Postbyen'. Generelt vil en placering i Bernstorffsgade give et langt bedre trafik-flow for passagerer, der benytter den offentlige transport ved Københavns Hovedbanegård.

Underjordisk anlægsarbejde i Reventlowsgade

Det bør undersøges om de massive gener for naboerne til et eventuelt byggeri i Reventlowsgade kan minimeres ved at vælge en (næsten) udelukkende underjordisk anlægsløsning. Ifølge eksperter på høringsmøderne er en sådan løsning mulig, og vi efterlyser derfor en mere grundig og tilgængelig teknisk analyse og miljøvurdering af en sådan løsning, eventuelt også her suppleret med en økonomisk sammenligning.

Det planlagte anlægsarbejde i Reventlowsgade

For så vidt at den skitserede planlægning i Miljøkonsekvensrapporten bliver rammerne om et kommende anlægsarbejde har vi derfor følgende krav:

De sundhedsmæssige konsekvenser

Hvis det besluttes at anlægge endnu en metrostation bag Hovedbanegården, så vil vi beboere sammenlagt opleve omkring 20 års metroarbejder og den medfølgende støj- og partikelforurening samt rystelser.

I Miljøkonsekvensrapporten behandles sundhedskonsekvenserne nærmest ikke, og konklusionen er, at man heller ikke har undersøgt dem. Vi finder det kritisabelt, at Staten og Metroselskabet ikke i det mindste undersøger, hvad så indgribende arbejder over en 20-årig periode har for de mange mennesker, der udsættes for dem.

Der refereres ganske kortfattet i rapporten (s. 303) til de kumulative effekter, de estimerede nye 10 års metroarbejde forventes at have på lokale borgere. Der forventes 'større

påvirkning' og at 'de kumulative virkninger potentielt kunne få såvel sundhedsmæssige konsekvenser som væsentlige påvirkninger af de berørte menneskers livskvalitet'.

Disse meget svage formuleringer er yderst kritiske og reflekterer på foruroligende vis rapportens mangel på respekt for os beboere, som skal udsættes for endnu et metrobyggeri. Vi mener, at når det besluttes at undersøge et potentielt metrobyggeri bag Hovedbanegården, så bør man gøre sig den ulejlighed netop at undersøge de kumulative effekter af 20 års støj, rystelser og partikelforurening for beboerne og ikke blot konkludere at "potentiel kumulative virkninger ikke kan vurderes". Da forfatterne bag miljøkonsekvensrapporten ikke har indhentet faglig ekspertise til at vurdere dette, fremstår rapporten historieløs og uden respekt for beboerne og deres sundhed.

Vi stiller os ikke tilfreds med en sådan ligegyldig indstilling til sundhedsspørgsmålet og kræver en uafhængig vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser for lokale borgere i forbindelse medet eventuelt metroarbejde ved Københavns Hovedbanegård – ikke over de forestående 10 år, men over de 20 års belastning, som vi samlet set udsættes for.

Afværgeforanstaltninger støj

- Lavfrekvent støj er meget belastende og bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen og give anledning til afværgeforanstaltninger.
- De lejligheder, som udsættes for den direkte massive byggestøj, bør tilbydes en vinduesløsning, som yder den størst mulige støjbeskyttelse.
- Beboerne i området bør inddrages i den endelige planlægning af byggepladsens udformning.
- Alternative støjvægge i stedet for de hidtidige grønne plankeværker bør undersøges og i givet fald implementeres.
- Baseret på erfaringerne fra det seneste metrobyggeri bør der etableres supplerende støjovervågning administreret af en uafhængig aktør.
- Klar og præcis information om arbejdstider og faser. Denne information var ofte ikke tilstrækkelig og til tider uklar ved anlæggelsen af M3/4. Beboere bør i god tid informeres om særligt støjende sekvenser og ændrede arbejdstider.

- Det støjende arbejde bør ikke foretages i de timer, hvor familier har social tid sammen (morgen indtil 08:00, aften fra 17:00 og nat).

Afværgeforanstaltninger rystelser/vibrationer

Rystelser er årsag til en væsentlig forringelse af livskvaliteten og giver anledning til store skader på bygninger. Vi kræver at Metro arbejder målrettet på at nedbringe disse gener og informerer beboerne om disse tiltag. Kompensationer beregnes af støjniveauet, men der bør ligeledes etableres kompensationer for rystelser.

Afværgeforanstaltninger lysindfald

Det undrer os meget, at miljøkonsekvensrapporten ikke har mere fokus på stuelejligheder, som vil opleve kraftig forringelse af dagslysforhold og udsyn. Det er vores erfaring fra M3/M4 byggeriet, at stuelejligheder bliver udsat for meget store gener i det meste af anlægsperioden. Der bør være et yderligere kompensationstillæg til stuelejligheder, der omhandler 'dagslys- og udsynsgener', som udbetales lige så længe, som disse gener gør sig gældende, ligesom man bør arbejde med innovative fysiske afværgeforanstaltninger.

Nærmiljø

Som de fleste sikkert ved, adskiller området omkring København H sig på flere områder fra andre dele af byen. Vi har en tæt trafik af stofbrugere og dealere med de problemer, som følger heraf. Ved anlæggelsen af M3/4 oplevede vi i stor udstrækning utrygge situationer både i dag, aften og nattetimerne. Kroge og nicher samt manglende overblik i terrænet giver en grundlæggende usikkerhed i nærmiljøet for alle.

Vi undrer os over, at dette aspekt ikke er behandlet i rapporten og foreslår et tæt samarbejde med beboere og professionelle aktører fra stofscenen, hvis den planlagte etablering i Reventlowsgade bliver til virkelighed.

Området er derudover kendetegnet ved at være et slags for-terræn for Kødbyens intensive partyliv. Det afstedkommer et øget brug af

vores nærområde til at forrette sin nødtørft. Afskærmede områder ved byggepladsen vil formodentligt blive brugt til dette under byggeriet.

Under byggeriet af M3/M4 blev flere hoveddøre lukket i mange år, og vi skulle bruge kælderudgange som hoveddør. Ud over den daglige irritation over at skulle igennem kældre, så gav det store daglige gener for gæster, samt post/pakke- og avisomdelere. Ligeledes var det umuligt at få flyttet store genstande (køleskabe, madrasser mv). Vi kræver derfor, at der findes trygge og hygiejniske løsninger, hvor beboere kan benytte deres hoveddør.

Metrobyggeriet kan være hårdt for nogle beboere. Vores erfaring er, at Metrobyggeriets påvirkning af beboerne blandt andet afhænger af a) hvilken byggefase, der er tale om, b) hvor tæt på gaden man bor og c) hvor langt fra stationsbyggeriet man bor (det er jo især sekantboringerne, der er belastende, hvis de er lige uden for vinduet). Derfor kræver vi, at beboere lige ud til stationsbyggepladsen skal have ekstra opmærksomhed og mulighed for nem adgang til kontaktperson, da det ofte er små ting, der kan gøre en stor forskel.

Metrobyggeriet spænder ben for normale rutiner. Beboere skal i en længere periode benytte andre færdselsveje og parkeringsområder. Derfor kræver vi, at Metro skal muliggøre en nem hverdag for beboere berørt af byggeriet. Det kunne fx være tildeling af P-mulighed i hele København (eller betalingskældre (fx DGI)), gratis metrokort og/eller bidrag til el-cykel.

Vi kræver, at de brandveje, der eventuelt skal etableres under byggeriet, ikke ødelægger og afskærer beboerne adgang til grønne baggårde.

Vi kræver endvidere at ejendommene har nem adgang for cykler (herunder Christianiacykler), barnevogne og kørestolsbrugere.

Samarbejde og partnerskab

På høringsmøderne fornemmede vi som beskrevet ovenfor en vilje fra Metroselskabets ansatte og andre offentlige aktører til at etablere et tillidsfuldt og givtigt samarbejde med beboerne.

Dette aspekt finder vi på baggrund af vores tidligere erfaringer yderst vigtigt. De fleste beboere følte under etableringen af M3/4 en udpræget afmagt, udmattelse og konstant ydmygelse ved uenigheder og diskussioner med Metroselskabet. Der var på intet tidspunkt tale om et partnerskab i øjenhøjde, men om en permanent

frustration over følelsen af at blive tromlet af en hær af advokater og teknikere, over for hvilke beboerne reelt var hjælpeløse.

Vi kræver derfor, at der etableres et offentligt finansieret uafhængigt teknisk og juridisk forum (en slags ombudsmand/ombudsinstitution), som alle kan benytte ved de uundgåelige mere eller mindre betydningsfulde konfrontationer, som vil opstå i byggefasen.

Det vil derudover være afgørende for tilliden, at der etableres en direkte døgnvagt til Metro, som er langt mere stabil og troværdig end de til tider meget usikre tiltag under det tidligere byggeri. Vores erfaring er, at en sådan metrovagt ville have kunnet agere mellemmand i krisesituationer, hvor Metro under M3/M4 byggeriet påførte akutte skader (fx gravede ledninger over, pumpede beton under bygninger mv) på ejendommene.

Metro forventer et velfungerende naboskab, men det er ressourcekrævende. Vores erfaring er, at en smidig gennemførelse af de mange delelementer i byggeprocessen kræver interaktion, rådgivning fra og samarbejde med beboere. Vores erfaring er samtidig, at det er mere ressourcekrævende, end det lyder, og det er ikke rimeligt, at et så stort projekt baserer sig på frivilligt arbejde fra naboer. Derfor kræver vi, at Metro tildeler hver ejendom et beløb til løn til den(n) person(er), der skal agere forbindelsesled mellem Metro og naboejendommene.

De fleste ejer-, leje- og andelsforeninger i området har i kølvandet på det seneste metrobyggeri oplevet en enorm træghed i erstatningsbehandlingen for skader på ejendommene. Enormt lange forhandlinger opfattedes, måske med rette, som et forsøg fra Metroselskabets side på at køre beboerne trætte og dermed slippe billigst muligt ved udbetaling af erstatning for bygningsskader. Oveni 10 års byggeperiode var denne oplevelse det sidste slag i ansigtet og eliminerede endegyldigt tilliden og troen på et eventuelt partnerskab. Vi kræver derfor en struktureret transparent proces og tidsbeskrivelse af erstatnings-forløbet efter det eventuelt kommende byggeri. Princippet for inddragelse af skader i erstatningen må være baseret på en omvendt bevisbyrde: Metroselskabet skal bevise, at anlægsarbejdet ikke er årsagen til opståede bygningsskader.

Erstatning/kompensation/genhusning/ekspropriation

Vi er helt klar over, at det Folketinget som fastlægger rammerne for ovenstående. Vi mener dog, at høringssvaret er et vigtigt forum for vores bekymringer og forslag.

I betragtning af det historiske og kommende meget voldsomme byggeforløb, kræver vi, at beboerne i de mest belastede områder får et reelt valg før og under byggeriet. Dette betyder konkret, at beboerne skal kunne vælge frit mellem følgende muligheder i hele byggeperioden:

1. En rimelig kompensation for støj, rystelser og andre gener, som byggeriet medfører. Der findes allerede en erstatnings historik fra det seneste byggeri. De konkrete principper og tal bør muligvis justeres. Under sidste metrobyggeri oplevede vi, at kompensationen kom senere end byggegenerne. Kompensationen bør denne gang gives, når der er brug for den (til f.eks. at tage et andet sted hen)
2. Det skal være muligt at blive genhuset i den periode af byggeriet, hvor belastningen er størst. Genhusningen skal selvfølgelig foregå indenfor de geografiske rammer, som tillader de genhusede at fortsætte arbejds/skole/rekreativt liv i nogenlunde uændret form.
3. Det skal være muligt at få købt/eksproprieret sin lejlighed af Metroselskabet. Allerede nu er det stort set umuligt at få solgt andels- eller ejerlejligheder på almindelige markedsvilkår og beboerne er de-facto stavnsbundne i mange år. Prisen på et salg til Metroselskabet bør være identisk med den gennemsnitlige markedspris i et ikke byggeramt sammenligneligt område på Vesterbro på det givne salgstidspunkt.

Derudover mener vi at der bør gives en rimelig kompensation til de nuværende beboere, som ligeledes boede i området under anlæggelsen af M3/M4. De kommer til igen at skulle underkastes metrobyggeri og dermed 'tage én for holdet' for anden gang. Denne historiske kompensation er uafhængig af den kompensation, der gives i forbindelse med støj og andre gener.

Endelig mener vi Metro bør give tilskud, hvis man flytter, da omkostninger til flyttefirmaer stiger grundet den svære adgang til ejendommene.

Rammerne for disse tiltag bør fra starten være klare og transparente med størst mulig fleksibilitet. Ingen skal tjene på

eller spekulere i økonomiske fordele, ligesom ingen skal straffes økonomisk for det kommende byggeri.

Afslutningsvis skal vi bekræfte vores vilje til et godt samarbejde. For mange af os er det kommende byggeri knyttet til stærke emotioner på grund af de meget voldsomme erfaringer fra M3/M4. Vi forventer selvfølgelig, at dette aspekt også respekteres og medtages i den samlede vurdering.

Svar til: Høring 64791 af: Anna Harbo

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
542

INDSENDT AF
Anna Harbo

BY
København V

POSTNR.
1652

ADRESSE
Colbjørnsensgade 35, 3.th

HØRINGSSVAR

Svar til: Høring 64791 af: Anne Næser

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
541

INDSENDT AF
Anne Næser

BY
København

POSTNR.
1307

ADRESSE
Sølvgade 86, 1th

HØRINGSSVAR

Det er godt med mere metro til byen men ærgerligt, at der lægges op til at spare ved at lave højbaner i stedet for nedgravede tuneller flere steder på strækningen, bl.a. på det nordlige amager og refshaleøen. Højbaner skæmmer i høj grad bybilledet og tager plads fra grønne og rekreative områder, som i stedet kunne prioriteres højere i de nye byområder, som kommer til. Jeg håber derfor at så meget som overhovedet muligt anlægges som tunnel, ikke højbane.

Svar til: Høring 64791 af: Pernille Holm

APPLICATION DATE
25. september 2024

SVARNUMMER
540

INDSENDT AF
Pernille Holm

BY
København V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 5, 4.tv

HØRINGSSVAR

Man kan leve med meget, når ens gade bliver gravet op og er byggeplads i 7 år som det skete under byggeriet af stationen Kbh H i Cityringen. Men det værste var faktisk at vi i næsten hele perioden ikke kunne bruge vores hoveddør.
SÅ please, please, please vil I ikke nok arbejde på løsninger, der forhindrer dette igen, hvis M5 vedtages som planlagt.
I Stampesgade skal der så vidt jeg forstår 'kun' være opbevaringsplads til skurvogne mm. Dét MÅ kunne lade sig gøre at vi bevarer adgangen til hoveddørene i byggeperioden.
vh Pernille Holm, Stampesgade 5, 1702 Kbh V

Svar til: Høring 64791 af: Lisbeth Andersen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
539

INDSENDT AF
Lisbeth Andersen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 10

HØRINGSSVAR

Kære politikere og beslutningstagere omkring M5

Jeg håber virkelig I læser og forstår de mange bekymringer, som høringssvarene repræsenterer.

Metrolinjerne har gjort meget godt for os københavnere og besøgende. Det er blevet hurtigere at komme fra A til B.

Men jeg er ligesom mange andre meget bekymret omkring planerne for den nye linje M5 på disse punkter:

- Har byen virkelig brug for endnu en linje i hele den udstrækning, den er tiltænkt. Jeg forstår det langsigtede behov for forbindelser til kommende Lynetteholm. Og at der også er tænkt på en mulig kommende linje til Malmø via Prøvestenen.

Men strækningen mellem Lergravsparken og Hovedbanegårde, som krydser M1+M2 2 steder og kun har 2 nye stop, Amagerbrogade S og Bryggebroen, forekommer langt mindre oplagt. De borgere, der bor i områderne omkring de påtænkte nye stop, eller skal krydse området, har således allerede ret nær adgang til at benytte M1+M2 og ad den vej komme hurtigt til Cityringen/Kbh H.

Så hvorfor ikke nøjes med en kortere strækning fra Lergravsparken over Lynetteholm til Østerport.

Det vil alt andet lige også spare både penge og CO2!

- Det forekommer helt uforståeligt og faktisk kynisk at vælge, at linjen påtænkes kun at ligge 8-15 meter under jorden. Al tidligere metrobyggeri har ligget dybere og medført mange gener både under etablering og i drift for tusindvis af københavnere. Det har kunnet følges i medierne og findes nemt ved lidt søgning på nettet. At generes hvert 3-5 minut døgnet rundt af lyd og vibrationer.

Til Borgermødet med Lokaludvalg Øst forstod jeg på oplægsholderne fra Metroselskabet, at det også

var af hensyn til at passagererne ikke skulle have for lang adgang ned til platformene. Men med det ureflekterede valg om en lille bekvemmelighed for dem, fravælger man hensynet til de tusindvis af beboere, skoler, institutioner og arbejdspladser, der dagligt skal leve med gener i form af støj/vibrationer.

Hvis argumentet også er at spare penge/CO2 i etableringsfasen, er det et meget kortsigtet argument og lidet holdbart ift en metro, der skal fungere langt ud i fremtiden.

Så længere ned i jorden tak!

- Mellem Lergravsparken og Amagerbrogade S ligger der mere end 100 gamle huse (jeg har talt) bygget i starten af forrige århundrede i grundejerforeningerne omkring Sixtusvej, Kongedybs Allé, Prøvestens Allé, Rialtovej, Luganovej, Ætnavej og Rubikonvej. De er bygget efter helt andre principper end i dag og er derfor utvivlsomt mere skrøbelige for vibrationer, der både kan skabe sætningsskader, revner og generere mere støj og vibrationer end nyere bygninger. Det vil give os beboere/ejere gener både med personlig påvirkning i dagligdagen, nattesøvnen og økonomisk ift ejendomsværdi.

Man bør derfor kraftigt overveje at flytte den projekterede linje, så den stedet føres under Sundby Kirkegård på vestsiden af Kastrupvej, evt også under byggelegepladsen på bredegrund.

- På Borgermødet med Lokaludvalg Øst forstod jeg på en fagligt kyndig tilhører, at Metroselskabet bruger meget gamle (fra før, der kom metro i KBH) normer/grænseværdier for måling af larm, så det slet ikke tager højde for, at et tog passerer hurtigere end måleenheden (støj i gennemsnit over 10 sek). Det bliver i så fald misvisende/urigtige oplysninger og forekommer useriøst og utroværdigt, at man ikke har tilpasset det i en nutidig Miljøkonsekvensrapport.

- Ud fra aktuelle gener fra metrodriften, som kan læses om i medierne, lyder det til at noget af generne med vibrationer og støj skabes pga skinnerne/sporlegemer, der står at metroselskabet har forsøgt at slibe skinnerne for at mindske gener, men uden at de generede beboere har oplevet særlig effekt. Jeg læser også, at man ifølge en rapport fra Rambøll ved byggeri af M3 ikke valgte den bedst mulige teknologi, men kun den 3. bedste. Det lyder som kynisme over for berørte borgere, hvis man ikke forbedrer det i et nyt metroprojekt.

- En metro kører under jorden! Jeg synes også, at man med så langsigtet projekt skal prioritere metro under jorden hele vejen ud til Lynetteholmen, for at sikre mindst mulig ødelæggelse af naturområderne, støj og trafikgener over jorden for de lokale beboere/brugere af byen (linjeføringen omkring prøvestenen/Refshaleøen og Lynetteholm.

Jeg håber alle disse høringssvar tages alvorligt af jer af hensyn til de Københavnske borgeres mentale sundhed, som vist er de flestes anledning og engagement i at skrive høringssvar.

Venlig hilsen Lisbeth Andersen

Svar til: Høring 64791 af: Anders Børup Jepsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
538

INDSENDT AF
Anders Børup Jepsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Øster Farimagsgade 69 3. sal

HØRINGSSVAR

Vi har læst om, at dele af Østre Anlæg skal inddrages i byggesagen - som byggeplads og med delvis udfyldning af søen, anlæg af dybe skakter og andet. Østre Anlæg er et enormt aktiv for alle beboere i nærområdet. Børn såvel som voksne nyder godt af roen, naturen og det rige dyreliv i og omkring søerne i parken, og vi vil være rigtig kede af, at dette bliver ødelagt i en længere periode. Parken er et refugium for alle i området, og det vil blive ødelagt - ikke blot i perioden, hvor byggesagen står på, men også i tiden efter, hvor det vil tage lang tid for dyr og natur at komme sig over de mange forstyrrelser. Støj, vibrationer, biler, en maltrakteret sø vil blive hverdagskost lige dér, hvor alle i området søger hen for at finde præcis det modsatte: Ro, natur uden biler, glæde over dyrelivet, leg og glæde. Kan I ikke nok finde et andet sted end en af byens dejligste parker til jeres byggeplads? Det må da være muligt?

Svar til: Høring 64791 af: Eglantine Charrier

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
537

INDSENDT AF
Eglantine Charrier

BY
København s.

POSTNR.
2300

ADRESSE
Breidablikalle 14

HØRINGSSVAR

Jeg er bekymret over at erfare at metrolinen skal køre lige under vores grund og at der i miljørapporten står at der vil kunne forekomme rystelser på grund af driften.

Jeg kan forstå at planen er at metrolinjen i vores område blot skal løbe 9-12 meter under jorden, hvor den andre steder løber langt dybere 30-35 meter. Vi ønsker at linjen i vores område også etableres dybt for at undgå lyd og rystelses gener.

I vores område vil det være muligt at metrolinjen kan løbe under en parkeringsplads samt en grøn sti, hvilket er klart at foretrække frem for den linje der er planlagt pt. som løber under et gammelt villakvarter. Derudover håber vi meget på at det er støjdæmpende skinner der vil blive brugt til metrolinjen.

Med venlig hilsen

Eglantine Charrier

Svar til: Høring 64791 af: Anders Andreasen og Karin Rørbech

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
536

INDSENDT AF
Anders Andreasen og Karin Rørbech

BY
København s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 11

HØRINGSSVAR
Som beboere i den 125 år gamle Grundejerforeningen Øresund, (Prøvestens Allé og Kongedybs Allé), og som nabo til Lergravsparkens St. er vi bekymrede for flere forhold i forbindelse med såvel anlægsfasen som den senere drift af M5.

Bekymringerne angår primært trafik, støj, partikelforurening, vibrationer og risiko for sætningsskader.

Lergravsparkens Skole ligger blot 15 meter fra en eventuel kommende Metrobyggeplads, der efter oplysninger i Miljøkonsekvensrapporten for M5, vil larme og støje i døgndrift over en flerårig periode. Det er dokumenteret at et højt støjniveau er belastende og sundhedsskadeligt for voksne, men at det har endnu større konsekvenser for børn: støj svækker børns indlæringsevne og sproglige udvikling.

" Lige overfor den eksisterende metrostation findes Lergravsparkens Skole. Skolen har ca. 960 elever. I tilknytning til skolen findes fritidstilbuddet Tidsmaskinen for børn fra 0. klasse til 3. klasse."
(Mkr s. 286)

Hvordan tænker Metroselskabet at afbøde sundhedsskadeligt støj i området i anlægsfasen?

Området omkring Lergravsparken St. er tæt befolket, der findes etageboliger, men også gamle villakvarterer, og mange beboere vil blive plaget af støj, støv, trafikale gener og partikelforurening over en mangeårig periode, hvorfor der opfordres til at der indarbejdes aften/natte og weekend stop i anlægsfasen for at forebygge sundhedsskadelig og livsforkortende belastning af områdets beboere.

Med etablering af en byggeplads ved Lergravsparkens St., er det planen at inddrage en stor del af den fredede "Lergravsparken", og her fælde gamle træer, inddrage toiletter, dele af legepladsen, nedlægge boldburene og sløjfe øvelokaler i de gamle beskyttelsesrum. En inddragelse af disse faciliteter vil forringe livskvaliteten for primært områdets børn, unge og ældre.

Hvorfor freder vi arealer? For blot at ansøge om dispensation fra fredningen, når det ikke lige passer ind.
Vil Metroselskabet etablere de sløjfede faciliteter andre steder i nærområdet?

Trafik: I forbindelse med en eventuel kommende byggeplads, vil de trafikale forhold omkring Lergravsparken St., Østrigsgade, Øresundsvej, Lergravsvej og Strandlodsvej i høj grad blive påvirket for såvel bløde som hårde trafikanter. Området er allerede stærkt befærdet, og en indsnævring af de nuværende forhold vil i den grad lægge pres på kapaciteten og skabe farlige situationer.

I rapporten nævnes kort, at 60 parkeringspladser tænkes inddraget og omlagt til cykelsti på Lergravsparkens nordlige side. Der angives ikke hvor de 60 biler så skal parkere. (Mkr.s. 16)

Det angives yderligere at der d.d. er 370 cykelparkeringspladser på Lergravsparken St. I rapporten står der, at der nedlægges 370 cykelparkeringspladser. Hvilket må betyde at der ikke længere findes cykelparkering ved Lergravsparkens St.Hvor tænker Metroselskabet at cyklerne skal parkere?

Det fremgår, at jordkørsler fra Lergravsparken vil foregå ad Lergravsvej og ud til Lynetteholmen.
Endvidere fremgår det at lastbiler fra byggeriet af Amager Syd sandsynligvis vil køre ad Kastrupvej og ned ad Øresundsvej. Dvs at området omkring Lergravsparken vil få "dobbelt" lastbiltrafik, hvilket vil påvirke beboerne og herunder ældreboligerne, som ligger mellem Lergravsvej og Øresundsvej.

Der er anført en alternativ rute for lastbiler fra byggeriet af Amager Syd, nemlig sydpå og ad Saltværksvej ud på Amager Strandvej.

Byggeriet "Amager Syd" bør udelukkende benytte denne rute, da det således vil påvirke langt færre beboere.

Det angives, at der ved alle byggepladser i de travleste perioder er tale om en lastbiltrafik på i alt 15-20 lastbiler pr. time, svarende til en lastbil hvert 3. - 4. minut, hvilket vurderes at være en væsentlig trafikal påvirkning. Meget af denne trafik vil sandsynligvis foregå med tidsmæssigt sammenfald med den generelle myldretrafik. Kører lastbilerne fra Amager Syd, ad Kastrupvej og videre ned ad Øresundsvej, fordobles antallet af lastbiler, og der vil således være tale om 30-40 lastbiler i timen, eller en lastbil hvert 1. – 2. minut. Støj og partikelforurening vil være markant. Ikke alene fra de mange lastbiler, men også fra den øvrige trafik, som langtfra vil glide. Hvordan tænker Metroselskabet at løse dette kommende trafikkaos? Øresundsvej er i forvejen belastet af jordkørsler til Lynette holmen. Der indgår ikke i Miljørapporten en gennemgang af støjbelastning mm på de enkelte veje, der anvises til lastbilkørsel, herunder den samlede effekt af eksisterende og kommende kørsel fra andre byggeprojekter. Med henvisning til krav om belysning af kumulative effekter anses det for en mangel i Miljørapporten og bør udarbejdes.

Derudover bør rapporten også vurdere og belyse mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for børn i området, særligt i forbindelse med anlæggelsen af flere fodgængerfelter og eventuelle andre sikkerhedstiltag. Dette anses for yderst vigtigt, da mange børn færdes i området.

Det bør oplyses, hvem der bærer ansvaret, hvis lastbiltrafik og eller personbilstrafik midlertidigt ledes gennem private veje, såsom vejene Kongedybs Allé og Prøvestens Allé. Kongedybs Allé og Prøvestens Allé er lege- og opholdsveje, hvor vejen er indrettet med højbede, petanquebane, borde og bænke. Vejene er smalle private/fællesveje med vejbump og har officiel status af "legeveje" med en tilladt hastighed på max 15 km i timen. Vejene Kongedybs Allé og Prøvestens Allé er ligeledes klimaveje, med regnvandsbede, by bier og 100 år gamle vejtræer.
Det bør tydeligt fremgå, hvem der er ansvarlig for eventuelle skader, der måtte opstå som følge af øget lastbiltrafik og anden trafik i disse områder, og hvordan skadesopgørelser vil blive håndteret.

Som beboere i Grundejerforeningen Øresund, grundlagt år 1899, er vi meget bekymrede for flere forhold i forbindelse med såvel anlægsfasen som den senere drift af metroen.Bekymringerne angår primært trafik, støj, partikelforurening, vibrationer og risiko for sætningsskader. Med 125 år på bagen, er der tale om gamle huse/villaer bygget efter datidens normer med fuldmurede ydervægge uden moderne fundamenter, hvilket gør dem sårbare over for vibrationer og støj fra en kommende metro. Metroen er planlagt til at ligge ca. 12 meter nede, tunnelrørene har en diameter på 5,5 meter, hvilket betyder at huse med kælder vil have metroen kørende godt 3 meter under gulv. Rapporten mangler dokumentation for at der ikke vil opleves gener fra støj og vibrationer. Og spørgsmålet er om erfaringerne fra Cityringen, bl.a. fra Olufsvej, hvor mange i dag er plaget af gener med støj og vibrationer, vil blive inddraget? På Enghave plads ryster jorden under en når metroen kører forbi, og den ligger noget dybere end 12 meter.

Grænseværdierne for støj, som Metroselskabet skal overholde i driftsfasen bygger på en gammel ordning fra 1997, der ikke tager ikke højde for moderne metrodrift og ordningen bør derfor føres op til dato. Støjen og vibrationerne måles som et gennemsnit over 10 sekunder, hvor peaks er tilladt, når bare gennemsnittet ikke overstiger grænseværdien. Et metrotog passerer en ejendom så hurtigt (2-3 sek), at støj/vibrationer i det korte tidsrum ville kunne være 3-5 gange det tilladte, uden at grænseværdierne overskrides.

Hvilke undersøgelser ligger til grund for at Metroselskabet kan konkludere at husene kan tåle en højtliggende metro? Vil Metroselskabet på forhånd gennemgå og fotodokumentere de berørte ejendomme? Vil der blive opsat støjmålere i de berørte huse? I såvel anlægs som driftsfasen?

Hvordan forholder det sig i forhold til erstatningskrav ved varige skader på husene og eller støj og vibrationer pga. metroen?

Afgreningskammer. I miljøkonsekvens rapporten opereres der med to modeller for en kommende byggeplads ved Lergravsparken St. En med og en uden Afgreningskammer. En byggeplads uden, vil presse lokalmiljøet maximalt, modellen med et afgreningskammer, og dertil udvidede byggeplads og anlægsperiode med inddragelse af Østrigsgade og Øresundsvej, vil være kaotisk, og meget dyr, da der "skal flyttes både kloak, fjernvarme, gasledninger, elledninger og teleledninger i Østrigsgade, på Øresundsvej og i selve parken.
"Udgravningerne i forbindelse med ledningsomlægningerne er op til 6 m dybe og den samlede varighed af ledningsomlægningerne er anslået til ca. 6 måneder. Der vil skulle spunses på ca. 60 m langs Øresundsvej og Østrigsgade. Østrigsgade vil blive lukket for trafik, med undtagelse af en bane til bustrafikken. Øresundsvej vil også I perioder være lukket

med kun en åben kørebane."
Et evt. Afgreningskammer bør placers et andet sted, hvor byggeriet vil genere færre beboere og trafikforhold.

Som naboer til den eventuelt kommende linje M5, vil vi bede beslutningstagerne om at inddrage ovenstående, inden I giver tilladelse til et meget omfattende og dyrt projekt, der vil påvirke mange menneskers liv og helbred negativt. Og skal M5 gennemføres, skal metroen kører meget dybere nede.

I ovenstående, har vi taget udgangspunkt i vores lokale forhold, men de beskrevne problematikker deler vi med naboer til M5's øvrige byggepladser og linjeføring og vi er enige med de mange, der agiterer for at metroen skal køre under jorden på Margretheholmen.

Med venlig hilsen
Anders Andreasen og Karin Rørbech

Svar til: Høring 64791 af: Ulrik Skjødt

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
535

INDSENDT AF
Ulrik Skjødt

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Allé

HØRINGSSVAR

Kære Metroselskabet,

Jeg skriver til jer som en beboer og medlem af Grundejerforeningen Øresund. Jeg er bekymret over den potentielle indvirkning af den foreslåede M5 Metro linje på vores område. Jeg vil gerne udtrykke mine bekymringer specifikt om støjniveauerne, grænseværdierne og vibrationerne, som vi måske vil opleve under opførelsen og driften af M5 linjen.

Støj

Afsnittet om støj i rapporten er meget overfladisk og uklart, hvilket gør det svært at forstå for en ikke-teknisk ekspert. Brugen af forskellige tekniske termer om støj er svær for den gennemsnitlige person at afkode. For eksempel er nogle værdier gennemsnit over en periode, mens andre tilsyneladende er maksimale peak-værdier. Afsnittet handler hovedsageligt om overskridelser og kompensation. Der bør udarbejdes et supplement, der meget mere klart beskriver, hvor meget støj jeg kan forvente at blive udsat for, hvor ofte og hvor længe.

Grænseværdier

Rapporten antager, at vi ved Lergravsparken kan forvente grænseværdier på 70 dB(A) om dagen og 60 om aftenen. Disse værdier er dog gennemsnit over en vis periode og dækker derfor over, at der indimellem vil være højere støjniveauer. Jeg undrer mig over, om der er en bestemt dB-grænse, som støjen på intet tidspunkt må overskride - altså en øvre grænse for lydtrykket?

Rapporten bør indeholde nøjagtige, historiske tal om støjgener fra Cityringen. Desuden er det uklart,

hvem der bærer ansvaret, hvis lastbiltrafik midlertidigt ledes via vores veje, Kongedybs Allé og Prøvestens Allé, som vi tidligere har oplevet i forbindelse med vejarbejde på Øresundsvej. Det bør tydeligt fremgå, hvem der er ansvarlig for eventuelle skader, der måtte opstå som følge af øget lastbiltrafik i disse områder, og hvordan skadesopgørelser vil blive håndteret.

Endelig bør rapporten vurdere og belyse mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for børn i området, især i forbindelse med etablering af flere fodgængerovergange og eventuelle andre sikkerhedsforanstaltninger. Dette er særligt vigtigt, da mange af vores børn færdes i nærheden af de områder.

Vibrationer i anlægsfasen

I rapporten fremgår det, at ved passage af tunnelboremaskinen kan dette være generende i den overliggende bebyggelse, og at varigheden vil være begrænset til maksimalt 4 dage pr. tunnelrør. Det er dog ikke oplyst, om der er forskel på effekten af vibrationsniveauet på etagebyggeri og på villaer med og uden kælder og herunder risiko for bygningsskader. Dette ønskes belyst. Vil beboere blive varslet i god tid om tidspunktet for passage af boremaskinen under deres bolig?

Desuden fremgår det, at "samlet set vurderes vibrationspåvirkningen i anlægsfasen at være stor, dels fordi der er risiko for bygningsskadelige vibrationer, dels fordi mange naboer kan opleve vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid." Denne udtalelse er meget upræcis. Som borger, der bliver berørt heraf, har jeg krav på at få oplyst, hvor risikoen for bygningsskader vurderes at være stor og hvem og i hvor lang tid der kan forventes "vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid". En sådan generel advarsel er ikke acceptabel i en miljøvurderingsrapport, idet dette kan påvirke mange af os i Grundejerforeningen Øresund ret voldsomt.

Jeg ønsker desuden oplyst, om der er forskel på etagebyggeri og vores ældre villaer, hvad angår risiko for bygningsskader og øvrige vibrationsgener. Dette er særligt vigtigt under hensyn til, at tunnelrørene kommer til at ligge højt under vores huse.

Svar til: Høring 64791 af: Rune Bødker Ponsaing

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
534

INDSENDT AF
Rune Bødker Ponsaing

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Svinget 21, 2. th

HØRINGSSVAR

Vi flytter ind i et hus i det Islandske kvarter sidst på året, og vi kan nu se, at linjeføring af den sydlige M5 er blevet ændret således, at den går sydligere end i de tidligere oplæg. Det betyder at metroen kommer til at køre lige under vores kommende hus og igennem et villakvarter til gene for beboere og med risiko for at skade de gamle villaer, som ikke tåler rystelserne.

Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, at man forestiller sig, at perronniveauet på stationen på Sundbyøsterplads skal ligge i 9-12m dybde under terræn. Det forekommer mig som ganske højt, da tunnelen jo nærmest vil køre igennem folks kældre så. Det må være en fejl, som der skal lave om på. Derudover ligger vores kommende kvarter i en kurve på linjeføringen, hvilket giver ekstra gener i forhold til vibrationer under drift. Af side 37 i miljøkonsekvensvurderingen fremgår det: ”Erfaringerne fra M3 Cityringen i form af faktiske målinger viser, at de højeste vibrationsniveauer opleves i bygninger, der ligger ovenpå og i umiddelbar nærhed af tunnelen i kurver”. Derfor ønskes det at man af hensyn til os beboere lægger denne del af tunnelen væsentligt dybere, således, at stationen på Sundbyøster Plads bliver lavet som en dyb station i stedet for en halvdyb station. Det kunne også derfor være ønskeligt, at man kunne genoverveje linjeføringen, så den ikke går direkte gennem villakvarteret, men sydligere og meget dybere, hvor metroen ikke i samme grad generer nogen eller ødelægger de gamle huse.

Vi håber inderligt, at I flytter linjeføringen væk fra villakvarteret, og at I får den dybere ned i jorden, så vi ikke får ødelagte huse, støj- og vibrationsgener.

Svar til: Høring 64791 af: Martin H. H. Bender

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
533

INDSENDT AF
Martin H. H. Bender

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Grundejerforening Øresund

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Alle 6

HØRINGSSVAR

Høringssvar om M5 – Grundejerforening Øresund

Nærværende høringssvar er udarbejdet på vegne af medlemmerne i Grundejerforeningen Øresund (GFØ), som er forening for beboerne på Kongedybs Allé og Prøvestens Allé - to veje, som ligger tæt op til Lergravsparken. Foreningen er 125 år og er bygningerne er etableret fra slutningen af 1800-tallet.

Om alternativer

Vi kan konstatere, at etableringen af M5 vil føre til store og omfattende byggerier – ikke mindst ved Lergravsparken, hvor det vil medføre store gener for rigtig mange af foreningens beboere. Derudover har vi erfaret at der er en stor risiko for drifts gener i form af vibrationer og støj baseret på de udtalelser og målinger, der er foretaget hos beboere som bor ovenpå Citylinjen på Olufsvej ved Trianglen.

Vi havde forventet, at en Miljøredegørelse jf. lovgivningen herom, ville indeholde et afsnit om mulige alternative løsninger for kollektiv betjening af Østhavnen og vil gerne høre, i hvilket omfang der er set på sådanne muligheder og hvilke forhold der er afgørende for, at der vælges en metroløsning?

Om linjeføringen

Høringsmaterialet er ikke særlig præcist i forhold til den konkrete linjeføring. Vi kan se, at sporene føres ind under flere af husene i vores grundejerforening, men der er et stort behov for at få

tydeliggjort præcis, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er, og i hvilken dybde de vil blive anlagt. Denne præcision er afgørende for at forstå, hvordan linjeføringen eksplicit vil påvirke vores ejendomme. Der er f.eks. en stor forskel på, om man har en ejendom med eller uden kælder.

Det medfører stor usikkerhed blandt vores medlemmer, når Miljørapporten kun angiver disse forhold meget generelt og overfladisk. Vi ser en betydelig variation i bygningernes alder og struktur i området, og derfor vil linjeføringens præcise placering få vidt forskellige konsekvenser afhængigt af de berørte ejendomme. Nogle huse har kældre, der potentielt kan blive påvirket, mens andre ejendomme, især ældre og mere skrøbelige bygninger, kan være særligt udsatte for rystelser og skader i forbindelse med anlægsarbejdet.

Vi vil derfor stærkt opfordre til, at linjeføringen og dens tekniske parametre beskrives i langt større detaljer, så vi som beboere har mulighed for at vurdere de reelle konsekvenser for vores ejendomme. Dette vil også give os mulighed for at planlægge eventuelle nødvendige tiltag for at beskytte bygningerne mod skader under og efter anlægsfasen.

Om afgreningskammer

Der er set på to placeringer af et afgreningskammer, Jenagade og Lergravsparken. Den udvidede byggeplads ved Lergravsparken som følge af en placering her, vil medføre voldsomt større gener for rigtig mange beboere. Både i antal og i voldsomhed. Alene den markant større volumen den udvidede byggeplads vil repræsentere i forhold til lukning af veje, pladser og ikke mindst det store indgreb mod Lergravsparken, vores eneste grønne og rekreative område er bekymrende.

Området omkring Lergravsparken omfatter både en skole og et større antal ældreboliger, hvilket vil forværre påvirkningen på en sårbar del af lokalbefolkningen. Derudover er Lergravsparken fredet, hvilket betyder, at der skal tages ekstra hensyn til områdets miljømæssige og historiske værdi.

Endvidere vil risikoen for sætningsskader i bygninger øges markant pga. den udvidede byggeplads. Det fremgår, at der er væsentligt færre naboer, der påvirkes ved Jenagade. Vi opfordrer til at evt. afgreningskammer ikke placeres ved Lergravsparken.

I og med at der indgår et afgreningskammer i Miljørapporten mener vi, rapporten under hensyn til kumulative påvirkninger også burde indeholde en beskrivelse af påvirkninger, såfremt afgreningskammeret medfører et nyt byggeprojekt omkring Lergravsparken senere.

Lastbiltrafik

Det fremgår, at jordkørsler fra Lergravsparken vil foregå ad Lergravsvej og ud til Lynetteholmen. Desuden fremgår det af figur 6.2, at lastbiler fra byggeriet af Amager Syd sandsynligvis vil køre ad Kastrupvej og ned ad Øresundsvej. Dvs. at området omkring Lergravsparken og Grundejerforening Øresund vil få ”dobbelt” lastbiltrafik.

Vores veje, Prøvestens Allé og Kongedybs Allé, er nærmeste nabo til Øresundsvej, og vores medlemmer hverdag er allerede i dag tydelig belastet og påvirket, bl.a. med jordkørsler til Lynetteholmen. Der indgår ikke i Miljørapporten en gennemgang af støjbelastning mm på de enkelte veje der anvises til lastbilkørsel, herunder den samlede effekt af eksisterende og kommende kørsel fra andre byggeprojekter og så de ekstra biler fra metrobyggeriet. Med henvisning til krav om belysning af kumulative effekter anses det for en mangel i Miljørapporten og bør udarbejdes.

Derudover bør rapporten også vurdere og belyse mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for børn i området, særligt i forbindelse med anlæggelsen af flere fodgængerfelter og eventuelle andre

sikkerhedstiltag. Dette er særligt vigtigt, da mange af vores børn færdes i nærheden af de områder, hvor der vil være øget trafik.

Endelig bør det oplyses, hvem der bærer ansvaret, hvis lastbiltrafik midlertidigt ledes via vores veje, Kongedybs Allé og Prøvestens Allé, som vi har oplevet tidligere i forbindelse med vejarbejde på Øresundsvej. Det bør tydeligt fremgå, hvem der er ansvarlig for eventuelle skader, der måtte opstå som følge af øget lastbiltrafik i disse områder, og hvordan skadesopgørelser vil blive håndteret.

Der er også anført en alternativ rute for lastbiler fra byggeriet af Amager Syd, nemlig sydpå og ad Saltværksvej ud på Amager Strandvej. Vi vil anbefale at kun denne rute må benyttes fra byggeriet af Amager Syd, idet det vil påvirke langt færre beboere.

Grundvand

I rapporten på side 379 er vist de beregnede grundvandssænkninger ved Lergravsparken, herunder de planlagte boringer til reinfiltrering af grundvand.

Miljørapporten beskriver alene situationen for 0,5 meters sænkning og ikke hvad der kan forventes at ske ved markeringen for 0,25 meters sænkning. En markering som det fremgår på kortet inkluderer denne sænkning flere matrikler i Grundejerforening Øresund. Især ved anlæggelse af afgreningskammer, rækker 0,25 meters kurven også ind under huse i vores grundejerforening.

Rapporten forholder sig ikke til dette. Det er uacceptabelt, at Miljørapporten ikke forholder sig til mulige konsekvenser for de enkelte beboere i Grundejerforening Øresund og hvad der kan gøres for at reducere risikoen for bygningsskader.

Således undrer, at der ikke placeres en eller flere boringer til reinfiltration tættere på Prøvestens Allé, idet det af figurerne kan ses, at kalksænkningen breder sig den vej, angiveligt fordi der ikke er boringer her.

Desuden angiver rapporten ingen oplysninger om det nuværende grundvandsniveau. Det fremgår, at der ikke er foretaget konkrete målinger af grundvandet, hvilket vi finder utilstrækkeligt. Det er kritisk, at rapporten ikke inddrager data om de faktiske grundvandsniveauer og vurderer konsekvenserne af ændringer i disse niveauer for de specifikke områder, der berøres. Vi har erfaret at Metroselskabet først nu, efter at rapporten er udgivet, planlægger boringer for at klarlægge jorbunds- og grundsvandsforholdene.

Vores veje, Kongedybs Allé og Prøvestens Allé, er miljøveje, og vi har anlagt regnvandsbede som en del af vores bæredygtige løsning til håndtering af overfladevand. Det er derfor essentielt, at rapportens beregninger også tager højde for de potentielle påvirkninger på regnvandsbedene og andre grønne infrastrukturer i området. En ændring i grundvandsniveauet kan have direkte konsekvenser for deres funktion og effektivitet, hvilket bør indgå i den videre vurdering.

Støj i anlægsfasen

Hele afsnittet om støj er meget overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert.
Der benyttes forskellige tekniske begreber om støj som er svære for menigmand at afkode. Fx er nogle gennemsnitstal over en periode, mens andre (måske) er maksimale peak værdier?

Afsnittet handler meget om, at der kommer overskridelser og gives kompensation. Grundlæggende bør der udformes et supplement, som langt mere klart beskriver, hvor meget støj vores medlemmer kan forvente at udsættes for, hvor ofte og hvor længe.

Rapporten er for vag om hvilke regler Metroselskabet vil følge og dermed er det meget uklart, hvilke støjgener vores medlemmer vil opleve fra byggepladsen. Vi forventer at man overholder Københavns Kommunes aktuelle regler for støj på byggepladsen og i det offentlige rum og at der under ingen omstændigheder vil der være støjende arbejde om natten og i weekenden.

Grænseværdier

Rapporten antager at der ved Lergravsparken må forventes grænseværdier på 70 dB(A) om dagen og 60 om aftenen.

Men det er gennemsnitstal over en vis periode og dækker dermed over, at der indimellem vil være højere støj (LAeq-værdien svinger op og ned). Det er illustreret i Figur 7.1.

Kommer der krav om, at støjen på intet tidspunkt må overstige en bestemt dB – altså en øvre grænse for lydtrykket?

På Fig 7.1 er anført, at de røde streger viser "gældende grænseværdier for de viste døgnperioder". I dagtimerne 79 dB (og ikke 70 dB). Aften- og natværdierne er 70 dB (og ikke 40). Det giver anledning til forvirring og bør berigtiges og/eller præciseres.

Skal det forstås således, at de røde streger angiver et højest maksimalt lydtryk som ikke må overskrides på minut-basis, eller?

Fig 7.1 siges at være "faktisk støjmåling fra arbejdet ved Cityringen." Det er ikke klart for hvilken periode i anlægsfasen målingen gælder, og dataen tyder på, at det kun er én dags måling for en enkelt byggeplads. Hvor meget støj var der faktisk ved Cityringen? Hvor ofte blev grænserne overskredet? Rapporten bør inkludere retvisende, historiske tal om støjgener fra Cityringen.

Proces ved overskridelser

Det fremgår ingen steder, om der kan klages over støjen, hvis man mener grænserne overskrides. Vi formoder, at det med anlægsloven bestemmes, at det kan man ikke. I stedet udbetales kompensation når det sker. Det er uklart om det er noget man skal søge om, fordi man mener præmisserne herfor har været til stede, eller om det er bygherren eller måske kommunen, der automatisk udbetaler kompensation efterhånden som der sker tilstrækkelig store overskridelser?

På side 184 anføres, at "Det forventes at støjen i anlægsfasen for M5 vil blive reguleret på samme måde som støjen fra byggeriet af Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen, der blev reguleret efter Byggepladsbekendtgørelsen [17]. De forventede støjgrænseværdier i en kommende byggepladsbekendtgørelse forventes fastsat til hhv. 60 dB(A) for aften og 55 dB(A) for nat."

Det bør fremgå hvad det indebærer i Miljøredegørelsen, fremfor blot en henvisning.

Hvilke grænseværdier gælder?

Hvad er grænseværdien i dagtimerne? Der er vist en tabel 7.1 med Københavns kommunes grænseværdier, men det fremgår ikke, om det forventes at denne grænseværdi skal gælde for M5 byggeriet. Også andre steder er omtalt en dagsværdi på 70 dBA, men ingen steder står, om det er denne værdi, der forventes. Der står kun, at den forventes overskredet.

Det er ikke acceptabelt, at der fremlægges en miljøredegørelse, som ikke klart anfører de forventede grænseværdier – også i dagtimerne.

Sektion 7.2.2 på side 183 angiver at naboer er berettiget til kompensation for aftenperioden hvis støj overstiger LAeq = 60 dB(A). Men grænseværdien ifølge kommunen, tabel 7.1, er 40 dB(A) om aftenen. Hvordan hænger det sammen? Er 60 dB(A) den faktiske grænse?

På side 203 kan vi i tabel 7.6 se for Lergravsparken, at det højeste beregnede støjniveau ved nærmeste facade er 75 Laeq,1t (dB) i de 9 måneder fase 01 varer (etablering af sekantpæle). Det er ikke nærmere forklaret, hvad denne enhed betyder, men vi tolker det således, at det er gennemsnittet af støjen i en time? Hvis det er korrekt, så kan støjen i kortere perioder således være højere? Kommer der et maksimalt lydtryk, som ikke må overstiges?

Såfremt der vælges en løsning med afgreningskammer (Tabel 7.7) taler vi om 12 måneder hvor højeste støjniveau så vil være 80 Laeq,1t (dB).

Om natten angives, at støjen højest være hhv 38 og 42 Laeq,1t (dB) uden og med afgreningskammer. Hvordan disse tal hænger sammen med den generelle nat-grænseværdi på 55 dbA, der forventes overskredet, er uforståeligt. Vi får oplyst (side 181) at det anses for sundhedsfarligt hvis Laeq om natten overstiger 40 dB(A)? Er det igen et gennemsnit eller en max dB inden for 1 minut eller hvad?

Helt overordnet virker det underligt, at man fastlægger nogle grænseværdier, som vi så her får at vide blot overskrides. Hvad er formålet med grænseværdier, såfremt bygherren bare får ret til at overskride ad libitum og i stedet kan udbetale "kompensation". Skal grænseværdierne alene bruges til at beregne kompensationens størrelse?

Som der står side 18: "Der vil ikke være konstant høj støjbelastning gennem hele anlægsperioden, men der vil være perioder med betydelig støjbelastning af omgivelserne på over 70 dB i dagtimerne og i visse perioder over 60 dB i aftentimerne og 55 dB i nattetimerne."

Det fremgår af tabel 7.11 side 206, at 1.218 boliger ved Lergravsparken station vil blive udsat for aftenstøj over grænseværdien (1.575 med afgreningskammer).
Tabel 7.12 side 207 angiver, at der for natarbejde er 2.122 boliger, der vil blive udsat for støj over grænseværdien (2.652 med afgreningskammer).

Med denne massive påvirkning af boligområderne, inklusiv vores medlemmers boliger, burde det fremgå langt tydeligere i en Miljørapport, hvem der bliver berørt og hvornår.

Orientering til naboer

Det fremgår side 18, at naboer vil blive orienteret forud for særligt støjende aktiviteter. Hvorledes defineres "naboer". Er det alene de naboer hvor støjgrænserne overskrides eller også længere væk, idet deres behov for denne information vel også er relevant?

Støj i driftsfasen

Rapportens afsnit om støj i driftsfasen vedrør udelukkende strækninger med højbane over jord. Konklusioner om støj vedrør udelukkende selve stationerne. Erfaringerne fra Citiringen ved Olufsvej angiver, at der har været konstateret væsentlige lydgener for borgere, der bor oven på metrostrækninger mellem stationer. Det vurderes at være en mangel, at rapporten ikke tydeligt redegør for de forventede støjgener i driftsfasen på underjordiske strækninger. Det er især relevant for strækninger, hvor metrolinjen ligger tæt på jordoverfladen og går gennem beboelsesområder – som f.eks. ved vores grundejerforening Øresund. Rapportens afsnit om vibrationer konkluderer, at der

ikke forventes komfortgener fra "strukturlyd" i driftsfasen. Hvordan kan rapporten vurdere det, hvis man ikke konkret har fremlagt en redegørelse for konsekvenserne? Rapporten bør desuden redegøre for hvilke materialer og metoder der forventes anvendt for at reducere "strukturlyd" mv.

Vibrationer

Rapporten bør fastlægge klare, kvantitative grænseværdier for vibrationer, både i anlægsfasen og i driftsfasen, samt angive de konkrete konsekvenser, hvis disse grænseværdier ikke overholdes. Dette bør inkludere en differentieret vurdering for forskellige boligtyper, såsom villaer og etageejendomme, da de kan påvirkes forskelligt.

Rapporten belyser ikke de sundhedsmæssige og helbredsmæssige konsekvenser ved de vibrationer, som må forventes af anlægs- og driftsfasen.

Vibrationer i anlægsfasen

Det fremgår (side 232), at ved passage af tunnelboremaskinen kan dette være generende i den overliggende bebyggelse, og at varigheden vil være begrænset til maksimalt 4 dage pr. tunnelrør. Der er ikke oplyst, om der er forskel på effekten af vibrationsniveauet på etagebyggeri og på villaer med og uden kælder og herunder risiko for bygningsskader. Dette ønskes belyst.

Vil beboere blive varslet i god tid om tidspunktet for passage af boremaskinen under deres bolig?

Det fremgår (side 19) at erfaringen fra M3 Cityringen viser, at kørsel med arbejdstog i enkelte tilfælde kan være hørbar og føre til niveauer nær grænseværdier for vibrationer og strukturlyd i bygninger, der ligger over tunnelen. Hvad menes der med "enkelte tilfælde" og hvilke forhold spiller ind?

Desuden fremgår det at "samlet set vurderes vibrationspåvirkningen i anlægsfasen at være stor, dels fordi der er risiko for bygningsskadelige vibrationer, dels fordi mange naboer kan opleve vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid." Dette er en meget uprækcis fremlæggelse. Vi har som borgere der rammes heraf krav på at få oplyst, hvor risikoen for bygningsskader vurderes at være stor og hvem og i hvor lang tid der kan forventes "vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid". En sådan generel advarsel er ikke acceptabel i en Miljøvurderingsrapport, idet dette kan påvirke rigtig mange af vores medlemmer ret voldsomt.

Vi ønsker derudover oplyst, om der er forskel på etagebyggeri og vores ældre villaer, hvad angår risiko for bygningsskader og øvrige vibrationsgener. Dette er særligt vigtigt under hensyn til, at tunnelrørene kommer til at ligge højt under vores huse.

Vibrationer i driftsfasen

På side 238 står, at "beregningerne viser ingen overskridelser af grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen."

Rapporten forholder sig ikke til det faktum, at der åbenbart ikke er sammenhæng mellem hvad borgere oplever som generende og så den formelle grænseværdi. Vi vil kraftigt opfordre kommunen til at fastsætte grænseværdier, der gør, at alle borgere kan blive boende i deres hjem uden at udsættes for gener fra vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen. Driften af M3 viser, at dette ikke er tilfældet her, vel fordi grænseværdierne er for høje, og det er ikke rimeligt, at kommunen blot accepterer, at denne form for gener bevidst påføres borgere. Metroselskabet skal forpligtes til at bruge erfaringerne fra de mange, som i dag oplever kraftige gener fra kørslen af M3 under deres hjem til at sikre, at dette ikke også rammer beboere som kommer til at bo ovenover M5. Vi kan bl.a.

henvise til beboere på Olufsvej.

Endvidere bør rapporten præcisere hvilke nye teknologier, materialer og/eller metoder Metroselskabet vil anvende for at undgå en gentagelse af sådanne problemer.

Hvad angår linjeføringen under vores grundejerforening på stykket lige syd for Lergravsparken, kan vi ud fra Fig. 13.4 og 13.8 (side 334 og 337) se, at linjeføringen ligger meget højt og afstanden fra fx en kælder der anvendes, til beboelse til tunnelrøret kun vil være få meter. Derfor ønsker vi at se de konkrete beregninger, der er anvendt til vores medlemmers huse og som konkluderer, at alle vibrationseffekter ligger under grænseværdien. Også fordi Metroselskabet ikke har kunne klarlægge de konkrete jordbundsforhold på vores veje, eftersom boringer først bliver planlagt i dag.

Endelig bør rapporten belyse, hvordan konsekvenserne vil ændre sig, hvis tunnelens dybde øges i forhold til de nuværende planer.

MATERIALE:
m5 hoeringssvar fra gfoe endelig.pdf

Høringssvar om M5 – Grundejerforening Øresund

Nærværende høringssvar er udarbejdet på vegne af medlemmerne i Grundejerforeningen Øresund (GFØ), som er forening for beboerne på Kongedybs Allé og Prøvestens Allé - to veje, som ligger tæt op til Lergravsparken. Foreningen er 125 år og er bygningerne er etableret fra slutningen af 1800-tallet.

Om alternativer

Vi kan konstatere, at etableringen af M5 vil føre til store og omfattende byggerier – ikke mindst ved Lergravsparken, hvor det vil medføre store gener for rigtig mange af foreningens beboere. Derudover har vi erfaret at der er en stor risiko for drifts gener i form af vibrationer og støj baseret på de udtalelser og målinger, der er foretaget hos beboere som bor ovenpå Citylinjen på Olufsvej ved Trianglen.

Vi havde forventet, at en Miljøredegørelse jf. lovgivningen herom, ville indeholde et afsnit om mulige alternative løsninger for kollektiv betjening af Østhavnen og vil gerne høre, i hvilket omfang der er set på sådanne muligheder og hvilke forhold der er afgørende for, at der vælges en metroløsning?

Om linjeføringen

Høringsmaterialet er ikke særlig præcist i forhold til den konkrete linjeføring. Vi kan se, at sporene føres ind under flere af husene i vores grundejerforening, men der er et stort behov for at få tydeliggjort præcis, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er, og i hvilken dybde de vil blive anlagt. Denne præcision er afgørende for at forstå, hvordan linjeføringen eksplicit vil påvirke vores ejendomme. Der er f.eks. en stor forskel på, om man har en ejendom med eller uden kælder.

Det medfører stor usikkerhed blandt vores medlemmer, når Miljørapporten kun angiver disse forhold meget generelt og overfladisk. Vi ser en betydelig variation i bygningernes alder og struktur i området, og derfor vil linjeføringens præcise placering få vidt forskellige konsekvenser afhængigt af de berørte ejendomme. Nogle huse har kældre, der potentielt kan blive påvirket, mens andre ejendomme, især ældre og mere skrøbelige bygninger, kan være særligt udsatte for rystelser og skader i forbindelse med anlægsarbejdet.

Vi vil derfor stærkt opfordre til, at linjeføringen og dens tekniske parametre beskrives i langt større detaljer, så vi som beboere har mulighed for at vurdere de reelle konsekvenser for vores ejendomme. Dette vil også give os mulighed for at planlægge eventuelle nødvendige tiltag for at beskytte bygningerne mod skader under og efter anlægsfasen.

Om afgreningskammer

Der er set på to placeringer af et afgreningskammer, Jenagade og Lergravsparken. Den udvidede byggeplads ved Lergravsparken som følge af en placering her, vil medføre voldsomt større gener for rigtig mange beboere. Både i antal og i voldsomhed. Alene den markant større volumen den udvidede byggeplads vil repræsentere i forhold til lukning af veje, pladser og ikke mindst det store indgreb mod Lergravsparken, vores eneste grønne og rekreative område er bekymrende.

Området omkring Lergravsparken omfatter både en skole og et større antal ældreboliger, hvilket vil forværre påvirkningen på en sårbar del af lokalbefolkningen. Derudover er Lergravsparken fredet, hvilket betyder, at der skal tages ekstra hensyn til områdets miljømæssige og historiske værdi.

Endvidere vil risikoen for sætningsskader i bygninger øges markant pga. den udvidede byggeplads. Det fremgår, at der er væsentligt færre naboer, der påvirkes ved Jenagade. Vi opfordrer til at evt. afgreningskammer ikke placeres ved Lergravsparken.

I og med at der indgår et afgreningskammer i Miljørapporten mener vi, rapporten under hensyn til kumulative påvirkninger også burde indeholde en beskrivelse af påvirkninger, såfremt afgreningskammeret medfører et nyt byggeprojekt omkring Lergravsparken senere.

Lastbiltrafik

Det fremgår, at jordkørsler fra Lergravsparken vil foregå ad Lergravsvej og ud til Lynetteholmen. Desuden fremgår det af figur 6.2, at lastbiler fra byggeriet af Amager Syd sandsynligvis vil køre ad Kastrupvej og ned ad Øresundsvej. Dvs. at området omkring Lergravsparken og Grundejerforening Øresund vil få ”dobbelt” lastbiltrafik.

Vores veje, Prøvestens Allé og Kongedybs Allé, er nærmeste nabo til Øresundsvej, og vores medlemmer hverdag er allerede i dag tydelig belastet og påvirket, bl.a. med jordkørsler til Lynetteholmen. Der indgår ikke i Miljørapporten en gennemgang af støjbelastning mm på de enkelte veje der anvises til lastbilkørsel, herunder den samlede effekt af eksisterende og kommende kørsel fra andre byggeprojekter og så de ekstra biler fra metrobyggeriet. Med henvisning til krav om belysning af kumulative effekter anses det for en mangel i Miljørapporten og bør udarbejdes.

Derudover bør rapporten også vurdere og belyse mulighederne for at forbedre trafiksikkerheden for børn i området, særligt i forbindelse med anlæggelsen af flere fodgængerfelter og eventuelle andre sikkerhedstiltag. Dette er særligt vigtigt, da mange af vores børn færdes i nærheden af de områder, hvor der vil være øget trafik.

Endelig bør det oplyses, hvem der bærer ansvaret, hvis lastbiltrafik midlertidigt ledes via vores veje, Kongedybs Allé og Prøvestens Allé, som vi har oplevet tidligere i forbindelse med vejarbejde på Øresundsvej. Det bør tydeligt fremgå, hvem der er ansvarlig for eventuelle

skader, der måtte opstå som følge af øget lastbiltrafik i disse områder, og hvordan skadesopgørelser vil blive håndteret.

Der er også anført en alternativ rute for lastbiler fra byggeriet af Amager Syd, nemlig sydpå og ad Saltværksvej ud på Amager Strandvej. Vi vil anbefale at kun denne rute må benyttes fra byggeriet af Amager Syd, idet det vil påvirke langt færre beboere.

Grundvand

I rapporten på side 379 er vist de beregnede grundvandssænkninger ved Lergravsparken, herunder de planlagte boringer til reinfiltrering af grundvand.

Miljørapporten beskriver alene situationen for 0,5 meters sænkning og ikke hvad der kan forventes at ske ved markeringen for 0,25 meters sænkning. En markering som det fremgår på kortet inkluderer denne sænkning flere matrikler i Grundejerforening Øresund. Især ved anlæggelse af afgreningskammer, rækker 0,25 meters kurven også ind under huse i vores grundejerforening.

Rapporten forholder sig ikke til dette. Det er uacceptabelt, at Miljørapporten ikke forholder sig til mulige konsekvenser for de enkelte beboere i Grundejerforening Øresund og hvad der kan gøres for at reducere risikoen for bygningsskader.

Således undrer, at der ikke placeres en eller flere boringer til reinfiltration tættere på Prøvestens Allé, idet det af figurerne kan ses, at kalksænkningen breder sig den vej, angiveligt fordi der ikke er boringer her.

Desuden angiver rapporten ingen oplysninger om det nuværende grundvandsniveau. Det fremgår, at der ikke er foretaget konkrete målinger af grundvandet, hvilket vi finder utilstrækkeligt. Det er kritisk, at rapporten ikke inddrager data om de faktiske grundvandsniveauer og vurderer konsekvenserne af ændringer i disse niveauer for de specifikke områder, der berøres. Vi har erfaret at Metroselskabet først nu, efter at rapporten er udgivet, planlægger boringer for at klarlægge jorbunds- og grundsvandsforholdene.

Vores veje, Kongedybs Allé og Prøvestens Allé, er miljøveje, og vi har anlagt regnvandsbede som en del af vores bæredygtige løsning til håndtering af overfladevand. Det er derfor essentielt, at rapportens beregninger også tager højde for de potentielle påvirkninger på regnvandsbedene og andre grønne infrastrukturer i området. En ændring i grundvandsniveauet kan have direkte konsekvenser for deres funktion og effektivitet, hvilket bør indgå i den videre vurdering.

Støj i anlægsfasen

Hele afsnittet om støj er meget overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert. Der benyttes forskellige tekniske begreber om støj som er svære for menigmand at afkode. Fx er nogle gennemsnitstal over en periode, mens andre (måske) er maksimale peak værdier?

Afsnittet handler meget om, at der kommer overskridelser og gives kompensation. Grundlæggende bør der udformes et supplement, som langt mere klart beskriver, hvor meget støj vores medlemmer kan forvente at udsættes for, hvor ofte og hvor længe.

Rapporten er for vag om hvilke regler Metroselskabet vil følge og dermed er det meget uklart, hvilke støjgener vores medlemmer vil opleve fra byggepladsen. Vi forventer at man overholder Københavns Kommunes aktuelle regler for støj på byggepladsen og i det offentlige rum og at der under ingen omstændigheder vil der være støjende arbejde om natten og i weekenden.

Grænseværdier

Rapporten antager at der ved Lergravsparken må forventes grænseværdier på 70 dB(A) om dagen og 60 om aftenen.

Men det er gennemsnitstal over en vis periode og dækker dermed over, at der indimellem vil være højere støj (LAeq-værdien svinger op og ned). Det er illustreret i Figur 7.1.

Kommer der krav om, at støjen på intet tidspunkt må overstige en bestemt dB – altså en øvre grænse for lydtrykket?

På Fig 7.1 er anført, at de røde streger viser "gældende grænseværdier for de viste døgnperioder". I dagtimerne 79 dB (og ikke 70 dB). Aften- og natværdierne er 70 dB (og ikke 40). Det giver anledning til forvirring og bør berigtiges og/eller præciseres.

Skal det forstås således, at de røde streger angiver et højest maksimalt lydtryk som ikke må overskrides på minut-basis, eller?

Fig 7.1 siges at være "faktisk støjmåling fra arbejdet ved Cityringen." Det er ikke klart for hvilken periode i anlægsfasen målingen gælder, og dataen tyder på, at det kun er én dags måling for en enkelt byggeplads. Hvor meget støj var der faktisk ved Cityringen? Hvor ofte blev grænserne overskredet? Rapporten bør inkludere retvisende, historiske tal om støjgener fra Cityringen.

Proces ved overskridelser

Det fremgår ingen steder, om der kan klages over støjen, hvis man mener grænserne overskrides. Vi formoder, at det med anlægsloven bestemmes, at det kan man ikke. I stedet udbetales kompensation når det sker. Det er uklart om det er noget man skal søge om, fordi man mener præmisserne herfor har været til stede, eller om det er bygherren eller måske kommunen, der automatisk udbetaler kompensation efterhånden som der sker tilstrækkelig store overskridelser?

På side 184 anføres, at "Det forventes at støjen i anlægsfasen for M5 vil blive reguleret på samme måde som støjen fra byggeriet af Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen, der blev reguleret efter Byggepladsbekendtgørelsen [17]. De forventede støjgrænseværdier i en kommende byggepladsbekendtgørelse forventes fastsat til hhv. 60 dB(A) for aften og 55 dB(A) for nat."

Det bør fremgå hvad det indebærer i Miljøredegørelsen, fremfor blot en henvisning.

Hvilke grænseværdier gælder?

Hvad er grænseværdien i dagtimerne? Der er vist en tabel 7.1 med Københavns kommunes grænseværdier, men det fremgår ikke, om det forventes at denne grænseværdi skal gælde for M5 byggeriet. Også andre steder er omtalt en dagsværdi på 70 dBA, men ingen steder står, om det er denne værdi, der forventes. Der står kun, at den forventes overskredet.

Det er ikke acceptabelt, at der fremlægges en miljøredegørelse, som ikke klart anfører de forventede grænseværdier – også i dagtimerne.

Sektion 7.2.2 på side 183 angiver at naboer er berettiget til kompensation for aftenperioden hvis støj overstiger LAeq = 60 dB(A). Men grænseværdien ifølge kommunen, tabel 7.1, er 40 dB(A) om aftenen. Hvordan hænger det sammen? Er 60 dB(A) den faktiske grænse?

På side 203 kan vi i tabel 7.6 se for Lergravsparken, at det højeste beregnede støjniveau ved nærmeste facade er 75 Laeq,1t (dB) i de 9 måneder fase 01 varer (etablering af sekantpæle). Det er ikke nærmere forklaret, hvad denne enhed betyder, men vi tolker det således, at det er gennemsnittet af støjen i en time? Hvis det er korrekt, så kan støjen i kortere perioder således være højere? Kommer der et maksimalt lydtryk, som ikke må overstiges?

Såfremt der vælges en løsning med afgreningskammer (Tabel 7.7) taler vi om 12 måneder hvor højeste støjniveau så vil være 80 Laeq,1t (dB).

Om natten angives, at støjen højest være hhv 38 og 42 Laeq,1t (dB) uden og med afgreningskammer. Hvordan disse tal hænger sammen med den generelle nat-grænseværdi på 55 dbA, der forventes overskredet, er uforståeligt. Vi får oplyst (side 181) at det anses for sundhedsfarligt hvis Laeq om natten overstiger 40 dB(A)? Er det igen et gennemsnit eller en max dB inden for 1 minut eller hvad?

Helt overordnet virker det underligt, at man fastlægger nogle grænseværdier, som vi så her får at vide blot overskrides. Hvad er formålet med grænseværdier, såfremt bygherren bare får ret til at overskride ad libitum og i stedet kan udbetale "kompensation". Skal grænseværdierne alene bruges til at beregne kompensationens størrelse?

Som der står side 18: "Der vil ikke være konstant høj støjbelastning gennem hele anlægsperioden, men der vil være perioder med betydelig støjbelastning af omgivelserne på over 70 dB i dagtimerne og i visse perioder over 60 dB i aftentimerne og 55 dB i nattetimerne."

Det fremgår af tabel 7.11 side 206, at 1.218 boliger ved Lergravsparken station vil blive udsat for aftenstøj over grænseværdien (1.575 med afgreningskammer).
Tabel 7.12 side 207 angiver, at der for natarbejde er 2.122 boliger, der vil blive udsat for støj over grænseværdien (2.652 med afgreningskammer).

Med denne massive påvirkning af boligområderne, inklusiv vores medlemmers boliger, burde det fremgå langt tydeligere i en Miljørapport, hvem der bliver berørt og hvornår.

Orientering til naboer

Det fremgår side 18, at naboer vil blive orienteret forud for særligt støjende aktiviteter. Hvorledes defineres "naboer". Er det alene de naboer hvor støjgrænserne overskrides eller også længere væk, idet deres behov for denne information vel også er relevant?

Støj i driftsfasen

Rapportens afsnit om støj i driftsfasen vedrør udelukkende strækninger med højbane over jord. Konklusioner om støj vedrør udelukkende selve stationerne. Erfaringerne fra Citiringen ved Olufsvej angiver, at der har været konstateret væsentlige lydgener for borgere, der bor oven på metrostrækninger mellem stationer. Det vurderes at være en mangel, at rapporten ikke tydeligt redegør for de forventede støjgener i driftsfasen på underjordiske strækninger. Det er især relevant for strækninger, hvor metrolinjen ligger tæt på jordoverfladen og går gennem beboelsesområder – som f.eks. ved vores grundejerforening Øresund. Rapportens afsnit om vibrationer konkluderer, at der ikke forventes komfortgener fra "strukturlyd" i driftsfasen. Hvordan kan rapporten vurdere det, hvis man ikke konkret har fremlagt en redegørelse for konsekvenserne? Rapporten bør desuden redegøre for hvilke materialer og metoder der forventes anvendt for at reducere "strukturlyd" mv.

Vibrationer

Rapporten bør fastlægge klare, kvantitative grænseværdier for vibrationer, både i anlægsfasen og i driftsfasen, samt angive de konkrete konsekvenser, hvis disse grænseværdier ikke overholdes. Dette bør inkludere en differentieret vurdering for forskellige boligtyper, såsom villaer og etageejendomme, da de kan påvirkes forskelligt.

Rapporten belyser ikke de sundhedsmæssige og helbredsmæssige konsekvenser ved de vibrationer, som må forventes af anlægs- og driftsfasen.

Vibrationer i anlægsfasen

Det fremgår (side 232), at ved passage af tunnelboremaskinen kan dette være generende i den overliggende bebyggelse, og at varigheden vil være begrænset til maksimalt 4 dage pr. tunnelrør.
Der er ikke oplyst, om der er forskel på effekten af vibrationsniveauet på etagebyggeri og på villaer med og uden kælder og herunder risiko for bygningsskader. Dette ønskes belyst.

Vil beboere blive varslet i god tid om tidspunktet for passage af boremaskinen under deres bolig?

Det fremgår (side 19) at erfaringen fra M3 Cityringen viser, at kørsel med arbejdstog i enkelte tilfælde kan være hørbar og føre til niveauer nær grænseværdier for vibrationer og strukturlyd i

bygninger, der ligger over tunnelen. Hvad menes der med "enkelte tilfælde" og hvilke forhold spiller ind?

Desuden fremgår det at "samlet set vurderes vibrationspåvirkningen i anlægsfasen at være stor, dels fordi der er risiko for bygningsskadelige vibrationer, dels fordi mange naboer kan opleve vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid." Dette er en meget upræcis fremlæggelse. Vi har som borgere der rammes heraf krav på at få oplyst, hvor risikoen for bygningsskader vurderes at være stor og hvem og i hvor lang tid der kan forventes "vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid". En sådan generel advarsel er ikke acceptabel i en Miljøvurderingsrapport, idet dette kan påvirke rigtig mange af vores medlemmer ret voldsomt.

Vi ønsker derudover oplyst, om der er forskel på etagebyggeri og vores ældre villaer, hvad angår risiko for bygningsskader og øvrige vibrationsgener. Dette er særligt vigtigt under hensyn til, at tunnelrørene kommer til at ligge højt under vores huse.

Vibrationer i driftsfasen

På side 238 står, at "beregningerne viser ingen overskridelser af grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen."

Rapporten forholder sig ikke til det faktum, at der åbenbart ikke er sammenhæng mellem hvad borgere oplever som generende og så den formelle grænseværdi. Vi vil kraftigt opfordre kommunen til at fastsætte grænseværdier, der gør, at alle borgere kan blive boende i deres hjem uden at udsættes for gener fra vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen. Driften af M3 viser, at dette ikke er tilfældet her, vel fordi grænseværdierne er for høje, og det er ikke rimeligt, at kommunen blot accepterer, at denne form for gener bevidst påføres borgere. Metroselskabet skal forpligtes til at bruge erfaringerne fra de mange, som i dag oplever kraftige gener fra kørslen af M3 under deres hjem til at sikre, at dette ikke også rammer beboere som kommer til at bo ovenover M5. Vi kan bl.a. henvise til beboere på Olufsvej.

Endvidere bør rapporten præcisere hvilke nye teknologier, materialer og/eller metoder Metroselskabet vil anvende for at undgå en gentagelse af sådanne problemer.

Hvad angår linjeføringen under vores grundejerforening på stykket lige syd for Lergravsparken, kan vi ud fra Fig. 13.4 og 13.8 (side 334 og 337) se, at linjeføringen ligger meget højt og afstanden fra fx en kælder der anvendes, til beboelse til tunnelrøret kun vil være få meter. Derfor ønsker vi at se de konkrete beregninger, der er anvendt til vores medlemmers huse og som konkluderer, at alle vibrationseffekter ligger under grænseværdien. Også fordi Metroselskabet ikke har kunne klarlægge de konkrete jordbundsforhold på vores veje, eftersom boringer først bliver planlagt i dag.

Endelig bør rapporten belyse, hvordan konsekvenserne vil ændre sig, hvis tunnelens dybde øges i forhold til de nuværende planer.

Svar til: Høring 64791 af: Frederik Schelle Hornnes

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
532

INDSENDT AF
Frederik Schelle Hornnes

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 26, st. th

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende

Forslaget om at placere en ny metrostation ved Reventlowsgade er på alle måder uhensigtsmæssig og uforståelig. Jeg vil derfor henstille til, at Københavns Kommune og Metroselskabet først og fremmest genovervejer behovet for at placere en metrostation ved København H, og som minimum genbesøger overvejelserne om at placere metrostationen ved Bernstorffsgade. Placering i Reventlowsgade vil medføre væsentlige menneskelige gener mht. sundhed, sikkerhed, livskvalitet mm. for de borgere, der bor i området. Placeringen i Bernstorffsgade vil naturligvis have betydning for infrastrukturen mht. buskørslen, som skal omdirigeres, men bortset fra dét, vil de menneskelige gener være markant mindre end ved Reventlowsgade.

Jeg forstår, at ét af argumenterne for placeringen ved Reventlowsgade er, at Metroselskabet prioriterer kort afstand mellem påstigninger ved forskellige transportmidler, og derfor bør metrostationen for den nye M5 ligge så tæt på M3 og M4 som muligt. I lyset af, at København H både rummer busterminaler, S-tog og regional- og intercitytog, så falder argumentet lidt til jorden. Placeringen i Bernstorffsgade vil, i sagens natur, nemlig give kortere afstand til de togspor, der ligger tættest på Bernstorffsgade.

Et andet af jeres fremførte argumenter for placeringen i Reventlowsgade er, at det bliver teknisk kompliceret med placeringen i Bernstorffsgade. Det synes dog totalt urimeligt og uacceptabelt, at hensynet til en "teknisk kompliceret placering" i Bernstorffsgade prioriteres over hensynet til "menneskelig kompliceret

placering", som vil være tilfældet ved placeringen i Reventlowsgade. Det er tilsyneladende ikke sådan, at den "teknisk komplicerede placering" er umulig, og derfor er det uforståeligt, at denne placering ikke er den foretrukne.

Såfremt placeringen i Reventlowsgade alligevel fastholdes for det fremtidige projekt, så vil det som minimum være rimeligt, at Metroselskabet tilbyder at købe lejligheder til en markedspris fra de beboere, der ikke ønsker at bo op af en byggeplads de næste 6-10 år. Muligheden for salg til Metroselskabet bør indtræde hurtigst muligt, og som minimum så snart projektet vedtages, da beboere, der ønsker at sælge, allerede nu vil have væsentligt forværrede muligheder for dette. Ud over mulighed for salg vil det være rimeligt at forvente, at Metroselskabet (til dem, der ikke ønsker at frasælge) tilbyder en rimelig kompensation samt mulighed for genhusning.

Afslutningsvist vil jeg fremhæve, at det er yderst kritisabelt, at Metroselskabet og Københavns Kommune på deres borgermøde den 21/8 proklamerer, at der nu skal etableres et godt naboskab, hvortil I blot få uger efter opsætter byggeplads og blokerer parkeringspladser til nogle målinger ifbm. M5, uden nogen form for notits eller varsel.

Svar til: Høring 64791 af: Enel Laura Pagaard Selvig

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
531

INDSENDT AF
Enel Laura Pagaard Selvig

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 14

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedrørende Metro M5 linje - Bekymring over ødelæggelse af natur, rekreative områder og delvis lukning af havn

Til: Københavns Kommune, Metroselskabet, og andre relevante myndigheder.

Dato: 24.09.24

Jeg skriver dette høringssvar som en bekymret skatteborger vedrørende den foreslåede Metro M5 linje som højbane og dens potentielle indvirkning på vores bydel, natur og rekreative områder, samt den planlagte delvise opfyldning af havnen. Jeg vil gerne udtrykke min stærke bekymring over de miljømæssige og sociale konsekvenser, som en højbane kan medføre.

Som beboer på Margretheholm og derfor nærmeste nabo til Lynetteholm, står man i en meget udsat position i forhold til hvor meget støj, forurening og forringelse, man skal leve med.

Men intet står til sammenligning (indtil videre) med den potentielle kæmpe forrringelse af ens hjem og bydel, som anlæggelsen af M5 som højbane, udgør. For vores familie er der helt konkret tale om, vi kan overskue at blive boende.

For vores børn skal ikke lære at lege under en højbane. Vi som familie skal ikke lære at leve med støj og ødelæggelse af vores dejlige grønne og rekrative område.

Lad mig give et par eksempler, på hvad vores grønne område og havnen betyder for os:
Til vores søns 6 års fødselsdag, havde vi gemt dinosaur æg i vores lille skov, som de skulle rundt at finde. Den lille skov, som vi efterfølgende har opkaldt Dino-skoven, og som I har planlagt fældning af. Forøvrigt en skov hvor mange flagermuse bor. Anlæggelsen af M5 som højbane, vil resultere i fældning af den skov, ødelæggelse af levesteder for dyr og potentielt forstyrre lokale økosystemer, er en alvorlig bekymring. Især midt i en klimakrise.

Ved flere lejlighededer har vores børn, taget deres små turtasker på, fordi de skulle på eventyr i selvsamme Dino skov. Ud at opleve på egen hånd. Uden direkte overvågning af forældre. Men nyde et frirum, hvor de bare kunne være børn. Masser af børn nyder samme frirum i en tid, hvor vi som forældre

som bekendt kæmper for, at vores børn oplever naturen og legen igen, væk fra de altopslugende skærme.

Da vores søn blev ældre, fandt han og en gruppe venner, et perfekt træ i Dinoskoven til at bygge en hule. Mange dage blev brugt i hulen og fællesskabet mellem vennerne blev endnu en gang styrket, når man som barn kan agere som næsten fri fugl uden forældrenes indblanding og overvågning.

Hvis man skal forstå hvordan det gode børneliv, kan se ud, så skylder man sig selv som beslutningstager af M5, at tage til Margretheholm og se det for sig selv.

Næsten hver aften, går vi en lille tur ned til havnen og nyder stilheden, roen og de lyde man kan høre fra masterne fra bådene. En havn, som kun bliver endnu mere unik og fantastisk af, at flere af bådejerne har været med til at bygge havnen. Den udgør et kæmpe åndehul for bådfolk, for pensionister og børnefamilier, men også lidt skæve eksistenser, som måske ikke kan finde en tilsvarende plads andetsteds.

Der går ikke en dag, hvor jeg personligt ikke tænker over hvor heldig vi som familie er, over at kunne opleve så meget fantastisk natur, så tæt på byens pulserende liv. Men vi betaler også for det. Ja ægte dyre skattekroner, men også bekymringer, uvisheder og tanker over hvor vi skal flytte hen, hvis højbanen bliver en realitet.

Vores rekreative område er ikke blot et luksusgode, men en nødvendighed for at sikre et sundt bymiljø, hvor vi kan genoplade og finde ro i en travl hverdag. Hvor vores børn kan udfolde sig fysisk, hvor der er plads til leg og vi som bydel kan finde fællesskab på tværs.

Afsluttende bemærkninger

I betragtning af de alvorlige konsekvenser, som Metro M5 linjen som højbane kan have på miljøet og vores bydel, opfordrer jeg stærkt Københavns Kommune og Metroselskabet til at genoverveje de foreslåede planer. En balance mellem byudvikling og bevarelse af vores natur- og kulturarv er afgørende for at sikre en bæredygtig fremtid for København, og i særdeleshed en bydel og en havn, som er elsket af så mange tusinde mennesker.

For mig at se, findes der kun en løsning, og den er simpel: Metroen skal under jorden.

Jeg håber, der vil blive træffet den løsning, som respekterer byens borgere - altså os, som bor her, men som også gerne vil leve her.

Se mere her:
https://www.youtube.com/watch?v=BGqqw7Flz3M

Med venlig hilsen,

Enel Laura Pagaard Selvig og Sebbe Bo Selvig
Luftmarinegade 14
1432 København K.

MATERIALE:
img 0209.jpg

img_0209.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Line Skovgaard

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
530

INDSENDT AF
Line Skovgaard

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 54

HØRINGSSVAR
Kære Københavns Kommune,
Vi skriver som beboere på Margretheholm for at udtrykke vores bekymring over planerne om at etablere Metro Linje M5 som en højbane.
Vores familie er tilflyttere fra Østerbro, og valgte netop at bosætte os på Margretheholm på grund af områdets unikke rekreative kvaliteter for både børn og voksne. Alternativet for os havde været at flytte ud af byen.
En højbane vil være ødelæggende for vores nærområde. Den vil ikke blot påvirke vores daglige oplevelse af området, men også områdets generelle attraktivitet som et roligt og naturskønt boligområde tæt på byen.
En højbane vil kræve inddragelse af store dele af de rekreative arealer, som vi og vores naboer benytter dagligt. Det grønne friareal bag bebyggelsen "Udsigten" er et af de få grønne åndehuller i området, og det vil være et meget stort tab for os, hvis dette område bliver inddraget og skåret igennem af en metro.
Som en familie, der netop har valgt at bosætte sig i København, ser vi velfungerende og attraktive byområder som afgørende for, at børnefamilier bliver i kommunen. Hvis Margretheholms rekreative kvaliteter forringes, risikerer man at miste familier som vores, der ønsker at bo i et grønt og roligt boligområde.
Vi vil gerne understrege, at vi er store tilhængere af metroens udbygning, da den vil forbedre transportmulighederne og binde byen bedre sammen. Men for at bevare områdets særlige karakter og holde på børnefamilier i København, vil vi på det kraftigste opfordre til, at Metro M5 graves ned i stedet for at blive anlagt som en højbane.
Med venlig hilsen,
Peter Simonsen og Line Skovgaard

Beboere på Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Jakob Clausen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
529

INDSENDT AF
Jakob Clausen

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 10, 6tv

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende,
jeg håber meget at metrolinjen ved Margretheholmen skal løbe under jorden.
Her bor mange børn, og der er ca 500 lejligheder, der har børneværelser og soveværelser lige ud til hvor metrolinjen. skal løbe
Margretheholmens børn er i forvejen belastede af luftforureningen fra Prøvestenen, Amager Forbrænding, havnen og skibstrafikken. Metrotogene ville være endnu en kilde til partikelforurening (fra bremser mv.)
Dertil kommer støj fra skinnerne, der vil genere lejlighederne meget, særligt om natten.
Der bygges lige nu en daginstitution på Margretheholmen, og børnene herfra vil have glæde af at kunne komme ned til vandet og benytte det grønne rum på østsiden af Margretheholmen.
Ligesom de børn, der bor på Margretheholmen i dag.
En linjeføring under jorden vil fortsat lade dette være en mulighed.

Med venlig hilsen

Svar til: Høring 64791 af: Rene Sørensen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
528

INDSENDT AF
Rene Sørensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Andelsboligforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22

BY
København V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 2

HØRINGSSVAR

Hermed svar på høring fra andelsforeningen Stampesgade 2/ Reventlowsgade 22

MATERIALE:
hoeringssvar ab.pdf

København, 24. september 2024.

Andelsforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22 svar på høring vedr. miljøkonsekvensvurdering for M5

Til Trafikstyrelsen, Københavns Kommune og Metroselskabet

Det er en helt ekstrem belastning af beboerne i Andelsforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22 og i det hele taget beboerne i kvarteret omkring Stampesgade- og Tietgensgadekarréerne, hvis der indledes et byggeri af M5 i Reventlowsgade.

Der er beboere, der vil opleve metrobyggeri og efterfølgerne af metrobyggeri i sammenlagt 25 år af deres liv, eller potentielt mere, hvis byggeriet bliver forsinket, således som det skete med M3/M4-byggeriet i Stampesgade.

Det er derfor en helt ekstremt indgribende beslutning at indlede et nyt byggeri med planlagt afslutning i 2035.

Erstatningssagen i forhold til de skader, der opstod på ejendommen tilhørende Andelsforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22 i forbindelse med M3/M4 er endnu ikke afsluttet. Erstatningssagen er blandt andet trukket i langdrag, fordi Metroselskabet har forholdt andelsforeningen oplysninger om de ulykker under byggeriet, der forårsagede sætningsskader på ejendommen. Senest har Metroselskabet tilbudt 100.000 kroner til fuld og endelig afslutning af sagen, hvilket må betragtes som en grov hån, da reparationen af de indvendige skader på bygningen vil løbe op i et millionbeløb.

Andelsforeningens tillid til Metroselskabet er derfor i bund. Tilsvarende har vi ikke tillid til, at Københavns Kommune kan og vil varetage sin opgave som "ambassadør" for kommunens borgere.

Vi har derfor nogle minimumskrav i forhold til et nyt, omfattende byggeri i Reventlowsgade.

For det første skal der etableres en uafhængig kontrolinstans, hvor borgerne kan henvende sig før, under og efter byggeriet. En slags "ombudsmand", der kan sikre regelefterlevelse og en fair og rimelig behandling af beboerne.

For det andet skal erstatningsregimet for skader på ejendomme vendes, således at bevisbyrden tilfalder Metroselskabet, der fuldt og helt skal kompensere skader på ejendomme, medmindre det kan bevises, at skaderne ikke skyldes byggeriet.

For det tredje skal beboerne sikres en kompensation for støj-, vibrations-, støv-, lysforurening mv. i forbindelse med byggeriet. Kompensationen skal tilrettelægges, så beboerne holdes skadesløse. Kompensationen må ikke tilrettelægges efter gennemsnitsstøj. Nabokompensationen skal udregnes efter de støjpeaks som vi reelt udsættes for, og ikke efter et gennemsnit af støj. Kompensation udregnet efter gennemsnitsmålinger er misvisende i denne sammenhæng.

For det fjerde skal det sikres, at beboere kan købes ud, uden at lide tab, såfremt det er nødvendigt på grund af generne fra byggeriet. Det skal sikres, at beboerne ikke på grund af økonomisk tab stavnsbindes til at skulle bo under sundhedsskadelige forhold mens byggeriet står på.

For det femte skal det sikres, at ejendommene kan vedligeholdes udvendigt under byggeriet. Det må forventes, at der vil være et forhøjet slid på ejendommene på grund af metrobyggeriet. Kompensationen skal tilrettelægges, så dette ydre slid ikke ligger ejendomme og ejere til last.

For det sjette skal det sikres, at ejendomme ikke lider tab på manglende lejeindtægter. Vi har i Andelsforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22 lidt et længerevarende tab på manglende udlejning af forretningslokaler i kælderen, som vi ikke har kunnet udleje på grund af skaderne fra M3/M4-byggeriet, der blev afsluttet i 2019, men hvor det endnu ikke har været muligt at få en acceptabel aftale med Metroselskabet om erstatning for skaderne. Det er fuldstændig uacceptabelt, at vi nu står til at lide et tab på udlejning af disse lokaler frem til 2035.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen i Andelsforeningen Stampesgade 2/Reventlowsgade 22

Svar til: Høring 64791 af: Sander Stenderup

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
527

INDSENDT AF
Sander Stenderup

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 60, 2., t.v.

HØRINGSSVAR

Metrolinjen bør bygges under jorden, så det naturskønne område ved Margretheholm ikke ødelægges. Det er nu et trygt og fredeligt område med fri børneleg, badning og grønne oaser, og det ønskes bevares, så beborerne fortsat kan genkende det område, som de har valgt at bosætte sig i.

Svar til: Høring 64791 af: Missona Stenderup

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
526

INDSENDT AF
Missona Stenderup

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 60, 2., t.v.

HØRINGSSVAR

Metrolinjen bør bygges under jorden, så det naturskønne ved Margretheholm ikke ødelægges. Det er nu et trygt og fredeligt område med fri børneleg, badning og grønne oaser, og det ønskes bevares, så beborerne fortsat kan genkende det område, som de har valgt at bosætte sig i.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Søndergaard Horsager

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
525

INDSENDT AF
Thomas Søndergaard Horsager

BY
København SV

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 8A, 5.tv

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedrørende metro M5 – Metrostation ved Bryggebroen
Høringssvaret og forslaget nedenfor møder alle de 7 hensyn, der blev præsenteret på borgermødet i KIB den 21. august 2024

Hensyn 1
Som beboer i Havnestaden er jeg meget bekymret for den byggestøj, der vil komme, i forbindelse med den påtænkte stationsplacering ved Bryggebroen. Jeg er også bekymret for de efterfølgende vibrationer fra den underjordiske banestrækning i Axel Heides Gade, når den kommer i drift. Beboerne på dette sted er mange, og har allerede nu, i mange år, været stærkt plagede af byggestøj, som dels kom fra Islands Brygges side af havnefronten ud mod Nokken, men som også stadig kommer fra de mange nye byggerier langs Vasbygade. Personligt er jeg simpelthen bange for at blive syg af støjen, da der, ifølge den nye miljøkonsekvensrapport, skal bygges på alle tider af døgnet på Axel Heides Gade. Placeringen af stationen ved Bryggebroen er således uhensigtsmæssig for dette tæt bebyggede område. Jeg foreslår i stedet en placering på Sturlasgade fra havnefronten op mod Kigkurren. Her bor der mange mennesker omkring stedet, men ikke klods op ad det. Derfor vil denne placering være mindre til gene for de lokale beboere, og stationen vil med tiden også være til gavn for de mange erhvervsdrivende i området, da der vil komme mere handel for f.eks. bagerier, caféer og vinhandel. Stedet er også præget af mange andre typer af erhverv, og en metrostation vil derfor være en stor fordel for de medarbejdere, der hver dag møder på arbejde i dette område.
Islands Brygge (vejen) bliver samtidigt spærret i en årrække, hvilket vil skabe et

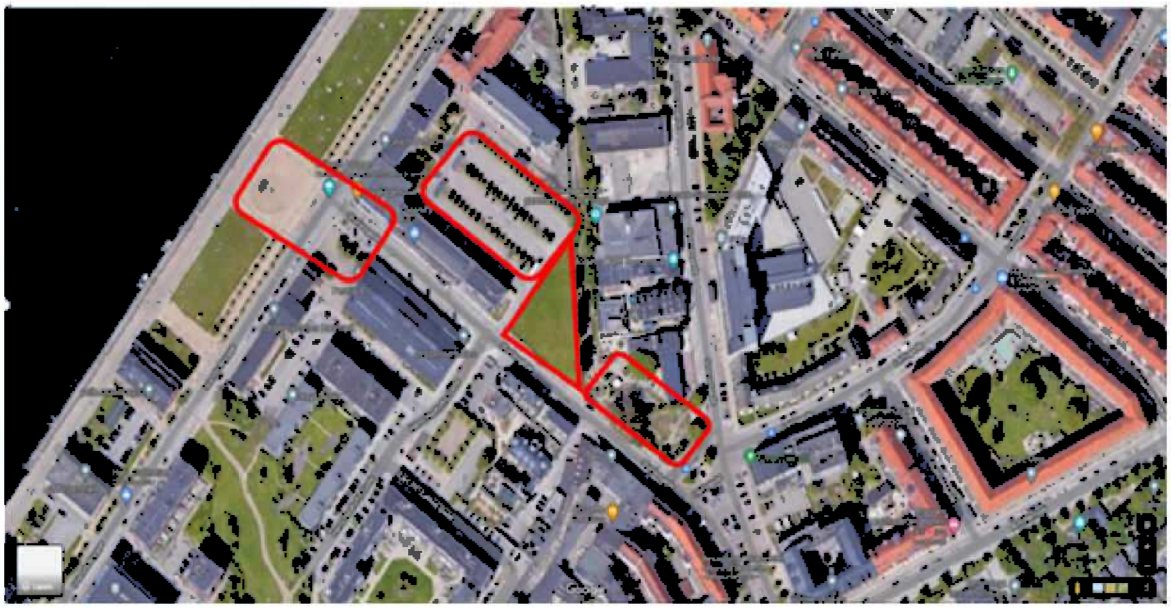
stort kaos for de mange biler, der hver dag kører ad den vej. Alle vil blive guidet til Artillerivej, som vil blive endnu mere belastet af trafik, udover den belastning som lastbiler fra byggeriet også vil medføre.

Hensyn 2

Stedet, Sturlasgade ved havnefronten, har også god plads til både den kommende metrostation og den byggeplads, der skal frembringe den. Der findes f.eks. en helt tom grund og en stor, åben plads til formålet (se kortet nedenfor). I spidsbelastningsperioder vil plænerne omkring også kunne anvendes. Det foreslåede område kunne desuden godt trænge til en forskønnelse, som ville kunne tilføres området sammen med metrobyggeriet.

Hensyn 3, 4 og 5

Sturlasgade op mod Kigkurren ligger desuden tæt ved de store plæner ved havnefronten, og en metrostation på stedet vil derfor effektivt kunne afhjælpe sommerens trafikproblemer, når tusindvis af Københavnere besøger plænerne i det gode vejr. Samtidig ligger det stadig så tæt på Bryggebroen, at placeringen vil kunne koble sig til cykeltrafikken fra Bryggebroen og dermed udgøre et trafikknudepunkt.



Hensyn 6

Hverken beliggenheden ved Bryggebroen eller den forslåede alternative beliggenhed på Sturlasgade møder hensynet vedrørende det, at en metrostation i et nyt byområde vil få beboerne til at køre mindre i bil og eje færre biler. Området er allerede stærkt etableret og beboerne ejer mange biler, som giver meget trafik.

Hensyn 7

Den foreslåede forskydning af linjeføringen, de få hundrede meter mod nordøst til

Sturlasgade, vil kunne forkorte den strækning, hvor der skal bores under Amager Fælled med forstyrrelse af den sårbare natur til følge. Der vil ligeledes kunne spares meget Co2. En strækning fra DR Byen til Sturlasgade vil ikke slå de sving, der er lagt op til på strækningen fra DR Byen til Bryggebroen. Denne alternative strækning vil derfor være betydeligt kortere og dermed vil forbruget af beton være mindre, da der ikke skal produceres så mange betonrør.

Afsluttende bemærkning

Som supplement til ovenstående argumentation for en alternativ placering af metrostationen er jeg ligeledes bekymret for Københavns Kommunes pengeforbrug til metrostrækninger. Der er for ganske nylig åbnet en metrostation på den anden side af Bryggebroen bag Fisketorvet. Kommunen kunne med fordel spare penge til en station ved Islands Brygge Havnefront og i stedet sørge for en direkte buslinje til Islands Brygge metrostation, som ikke findes i dag. En sådan direkte buslinje vil også være til stor fordel for de beboere i Havnestaden, der bor langs Islandsbrygge ud mod Nokken.

Samtidig vil jeg opfordre til, at det bliver overvejet, om der virkelig er et behov for en ny metrolinje. Det har tidligere vist sig (https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/halvtomme-tog-til-25-milliarder-metro-har-langt-faerre), at dem, som skulle vurdere behovet for en metrolinje groft har overvurderet behovet herfor. Derfor vil jeg henstille til, at man er meget sikker på nødvendigheden af en ny metrolinje, inden man træffer en beslutning, som har vidtrækkende negative konsekvenser for mange mennesker i en lang årrække. Har der eksempelvist været uafhængige vurderinger af behovet? Dvs. vurderinger, der ikke er udarbejdet af nogen med væsentlige kapitalinteresser heri (Metroselskabet).

Svar til: Høring 64791 af: Tony Hansen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
524

INDSENDT AF
Tony Hansen

BY
Kbh. S.

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 22, 1.

HØRINGSSVAR
Jeg bor på Sixtusvej og har hørt at den nye M5 metro linje skal køre under bl.a. vores vej. For 20 år siden valgte man at køre linje M2 op af tunnellen efter Lergravsparken for at spare penge, men til bl.a. stor lydmæssig gene for de beboere der lever op til, samtidig med, at man skar en del af Amager over trafikalt for alle i området. Derudover blev et tidligere stort rekreativt område inddraget, nemlig Amagerbanen.
Det er nu min forståelse at den nye linje skal ligge meget lavt under jorden, igen for at spare penge. Dette kan potentielt blive til stor gene for beboerne ovenpå tunnellen, både mht. lyd og vibrationer, men også mht. skade på konstruktionen af huse og lejligheder. Det gælder både, når tunnellen skal laves, men især under den fremtidige drift. Folk der tidligere har boet oven på lavt liggende tunneller har meldt om støj og vibrationer, hver gang togene har passeret under og måtte gå grueligt meget igennem for få metroselskabet mm. til at forstå problemets omfang.
Det er derfor mit håb at metroselskabet allerede nu er opmærksomme på disse potentielle problemer og kommer dem i forkøbet, ved at overvej tunnellens rute og specielt dens dybte.

Svar til: Høring 64791 af: Henriette Søndergaard

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
523

INDSENDT AF
Henriette Søndergaard

BY
København S

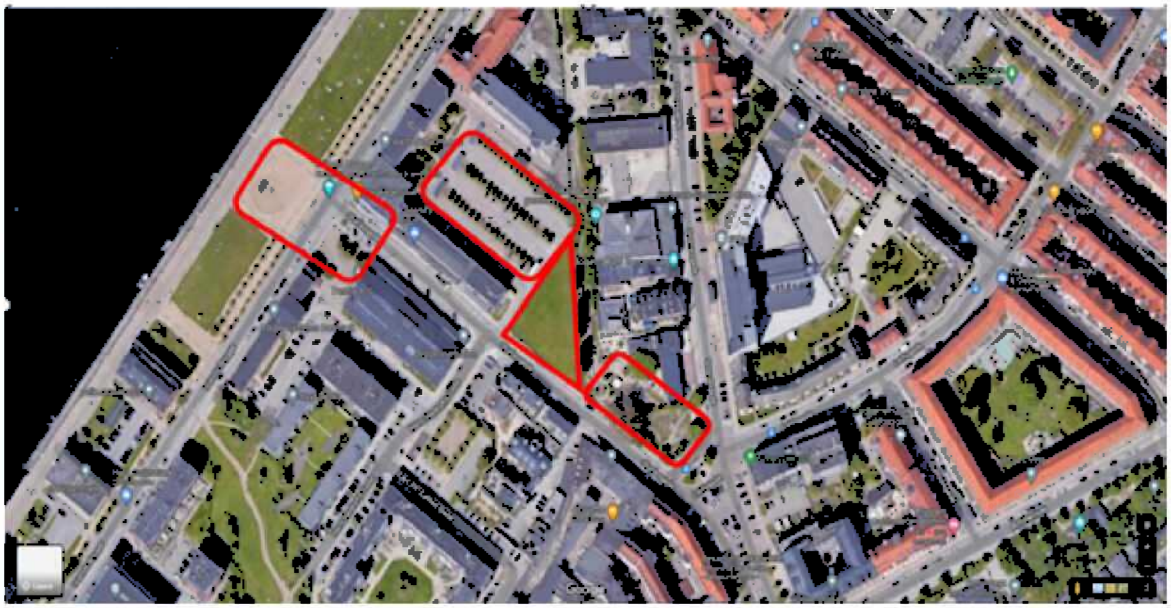
POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 8A, 5. tv.

HØRINGSSVAR
Hensyn 1
Som beboer i Havnestaden er jeg meget bekymret for den byggestøj, der vil komme, i forbindelse med den påtænkte stationsplacering ved Bryggebroen. Jeg er også bekymret for de efterfølgende vibrationer fra den underjordiske banestrækning i Axel Heides Gade, når den kommer i drift. Beboerne på dette sted er mange, og har allerede nu, i mange år, været stærkt plagede af byggestøj, som dels kom fra Islands Brygges side af havnefronten ud mod Nokken, men som også stadig kommer fra de mange nye byggerier langs Vasbygade. Personligt er jeg simpelthen bange for at blive syg af støjen, da der, ifølge den nye miljøkonsekvensrapport, skal bygges på alle tider af døgnet på Axel Heides Gade.
Placeringen af stationen ved Bryggebroen er således uhensigtsmæssig for dette tæt bebyggede område. Jeg foreslår i stedet en placering på Sturlasgade fra havnefronten op mod Kigkurren. Her bor der mange mennesker omkring stedet, men ikke klods op ad det. Derfor vil denne placering være mindre til gene for de lokale beboere, og stationen vil med tiden også være til gavn for de mange erhvervsdrivende i området, da der vil komme mere handel for f.eks. bagerier, caféer og vinhandel. Stedet er også præget af mange andre typer af erhverv, og en metrostation vil derfor være en stor fordel for de medarbejdere, der hver dag møder på arbejde i dette område.

Hensyn 2
Stedet, Sturlasgade ved havnefronten, har også god plads til både den kommende metrostation og den byggeplads, der skal frembringe den. Der findes f.eks. en helt tom grund og en stor, åben plads til formålet (se kortet nedenfor). I spidsbelastningsperioder vil plænerne omkring også kunne anvendes. Det foreslåede område kunne desuden godt trænge til en forskønnelse, som ville kunne tilføres området sammen med metrobyggeriet.

Hensyn 3, 4 og 5
Sturlasgade op mod Kigkurren ligger desuden tæt ved de store plæner ved havnefronten, og en metrostation på stedet vil derfor effektivt kunne afhjælpe sommerens trafikproblemer, når tusindvis af Københavnere besøger plænerne i det gode vejr. Samtidig ligger det stadig så tæt på Bryggebroen, at placeringen vil kunne koble sig til cykeltrafikken fra Bryggebroen og dermed udgøre et trafikknudepunkt.



Hensyn 6

Hverken beliggenheden ved Bryggebroen eller den forslåede alternative beliggenhed på Sturlasgade møder hensynet vedrørende det, at en metrostation i et nyt byområde vil få beboerne til at køre mindre i bil og eje færre biler. Området er allerede stærkt etableret og beboerne ejer mange biler, som giver meget trafik.

Hensyn 7

Den foreslåede forskydning af linjeføringen, de få hundrede meter mod nordøst til Sturlasgade, vil kunne forkorte den strækning, hvor der skal bores under Amager Fælled med forstyrrelse af den sårbare natur til følge. Der vil ligeledes kunne spares meget Co2. En strækning fra DR Byen til Sturlasgade vil ikke slå de sving, der er lagt op til på strækningen fra DR Byen til Bryggebroen. Denne alternative strækning vil derfor være betydeligt kortere og dermed vil forbruget af beton være mindre, da der ikke skal produceres så mange betonrør.

Hensyn 8

Metrostationen ved Axel Heides ligger helt klods op ad en beboelsesejendom. Det er 2 meter til nærmeste nabo, hvilket virker helt grotesk.

Hensyn 9

Islands Brygge (vejen) bliver spærret i en årrække, hvilket vil skabe et kæmpe kaos for de mange biler, som hver dag kører ad den vej. Alle vil blive guidet til Artillerivej, som vil blive voldsomt belastet af trafik (udover alle lastbilerne, som skal til og fra byggepladsen).

Afsluttende bemærkning

Som supplement til ovenstående argumentation for en alternativ placering af metrostationen er jeg ligeledes bekymret for Københavns Kommunes pengeforbrug til metrostrækninger. Der er for ganske nylig åbnet en metrostation på den anden side af Bryggebroen bag Fisketorvet. Kommunen kunne med fordel spare penge til en station ved Islands Brygge Havnefront og i stedet sørge for en direkte buslinje til Islands Brygge metrostation, som ikke findes i dag. En sådan direkte buslinje vil også være til stor fordel for de beboere i Havnestaden, der bor langs Islandsbrygge ud mod Nokken.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Kjellberg Christensen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
522

INDSENDT AF
Thomas Kjellberg Christensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
G/F Havnestad

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Erik Eriksens Gade 11, 6

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Grundejerforeningen Havnestad

Vi indsender hermed foreningens samlede høringssvar.

Vi har gjort os følgende overvejelser, og forventer selvfølgelig at blive inddraget løbende i processen. Vi oplister hermed de vigtigste:

- Støj: Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der vil være betydelige støjgener igennem en længere periode. Samtidig står der også, at man ikke vil etablere støjisoleret byggepladshegn. Vi forventer, at bygherre vil gøre det nødvendige for at nedbringe støjen, herunder etablere støjreducerende hegn. Desuden lægger vi op til, at man udvider byggeperioden, for at undgå at støje om natten. Som det er er nævnt i rapporten, finder dette metrobyggeri sted i et meget tæt bebygget beboelsesområde.

- P-pladser: Byggearealet skal gøres så lille så muligt, så vi mister færrest mulige p-pladser i anlægsfasen. Der skal kompenseres for de midlertidigt, nedlagte p-pladser i nærområdet. F.eks. ved at leje pladser på den private p-plads foran sundhedsstyrelsen.

- Kompensation: Grundejerforeningen skal kompenseres for det areal, der skal anvendes til byggeriet, både til den færdige metro og til byggepladsen. Vi forventer derfor at blive inddraget tidligt i processen, i fastsættelsen af kompensationen i byggeperioden, og i forhandlingen om købsaftalen. Desuden skal vi inden igangsættelsen i dialog om reetablering af nærområdet efter endt byggeri, både for så vidt angår vores grønne områder og vores veje, der jo skal bruges ekstra til den tunge trafik til og fra byggepladsen.

- Skader på bygninger: Vi ønsker en klar beskrivelse af hvordan man registrerer de omkringliggende bygningers tilstand, og hvordan man måler eventuelle skader på bygningerne. Og desuden en klar beskrivelse af processen hvis der opstår skader, herunder hvordan man sikre sig at få tildelt den rette kompensation.

- Cykler og pladsens udformning: Vi vil inddrages i udformningen af pladsen, især med tanke på de mange parkerede cykler som metrostationer tiltrækker. Ligesom man kunne overveje en anden trafikafvikling på Axel Heides Gade efterfølgende, således der opnås bedre sammenhæng for afviklingen af cykeltrafik på strækningen mellem Bryggebroen og Amager Fælled. Derudover ser vi gerne, at der - hvis det er muligt - etableres underjordiske bilparkeringspladser mellem Artillerivej og selve metrostationen (fx under gaden Axel Heides Gade), således pendlere kan parkere her og tage Metroen videre. Disse pladser skal naturligvis også være tilgængelige for områdets beboere.

- Genhusning: Vi forventer, at alle vores berørte medlemmer bliver grundigt orientere i ordentlig tid, om mulighederne for midlertidig genhusning og kompensation mens byggeriet foregår.

- Trafikafvikling: Vi læser, at gaden Islands Brygge bliver spærret for gennemkørende trafik i krydset ved Axel Heides Gade. Dette medfører meget merkørsel for områdets beboere, hvad enten man skal ud af byen eller ind til byen. Derudover vil det forsinke eventuel udrykningskørsel til området. Vi ønsker at disse forhold indgår i vurderingen af, hvorvidt det er nødvendigt med en 24/7 lukning af gaden, alternativt om der kan etableres en midlertidig vej i forbindelse med byggepladsen

Svar til: Høring 64791 af: Therese Torgersen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
521

INDSENDT AF
Therese Torgersen

BY
København v

POSTNR.
1721

ADRESSE
Dybbølsgade 68 st

HØRINGSSVAR

Margreteholmen er et unikt naturparadis i København, som giver både lokale og besøgende et frirum væk fra byens travlhed. Her mødes man af stille vande, vilde planter og et rigt dyreliv, der indbyder til ro og fordybelse. Det er en sjælden grøn oase i en by, der ellers er præget af urban udvikling. Et metrobyggeri her vil ødelægge en af de få naturfrie åndehuller, vi har tilbage – et sted, hvor københavnere kan trække vejret dybt og genfinde forbindelsen til naturen. Vi har brug for flere steder som Margreteholmen, ikke færre!

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Christensen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
520

INDSENDT AF
Rasmus Christensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Fisketorvets Motorbådsklub (FMK)

BY
København

POSTNR.
2200

ADRESSE
Dagmarsgade 28, 71

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende, se venligst FMK's høringssvar vedhæftet som pdf

MATERIALE:
fmk hoeringssvar til m5 mkv.pdf

Udkast til skabelon til høringssvar fra Fisketorvets Motorbådsklub (FMK)

Nedenstående er ikke det endelig svar, men opmærksomhedspunkter som I kan medtage eller springe over i Jeres/i klubbens høringssvar. Man kan vælge forskellige tilgange i sit svar fx en politisk grænsende til det perfide, en Kloge Åge, eller en mere neutral og samarbejdsinviterede tilgang. Jeg anbefaler den sidste tilgang. En mere politisk tilgang anbefales udfoldet et andet sted og Kloge Åge tilgangen kan let afvises, idet M5 metrolinjen miljøkonsekvensvurdering med den knap 650 side samt bilag på 400 sider i sig selv er kompleks og rimelig uoverskuelig i dens detaljerigdom – alt fra støj til padder og hvad der ikke omtales.

Til jeres orientering har jeg haft kontakt til Johanne Fabricius – Specialkonsulent i Kbh. Kommunes Lynetteholms Sekretariat og Gert Agger, Trafikstyrelsen. Jeg vedlægger min mailkorrespondance med Johanne. Især Gert Agger er vidende om at sagen er politisk befængt, jf. fx Rosenkranz-Theils udtalelser til Berlingske – refereret i Dagbladet Information d. 11. september i forbindelse med balladen på Kbh. Rådhus om hendes kandidatur som overborgmester. Kort fortalt siger hun, at hun ikke vil stemme for Lynetteholmen, da det er et projekt for de rige kommende tilflyttere ned vandudsigt og ikke til gavn for den almindelige københavner som må lide i flere år med støj og møg for at velhaverne kan etablere sig i dyre lejligheder på Lynetteholmen. Men måske er udtalelsen mere velflæsk fra hendes side? Men tilbage til det neutrale høringssvar.

Præsentation og disposition.

Fisketorvets Motorbådsklub har disponeret sit høringssvar således:

1. Indledning og præsentation af Fisketorvets Motorbådsklub
2. Miljøkonsekvensrapportens overordnede sammenhæng og projektets gennemskuelighed
3. Prøvestenen Syd og dets status som rekreativt område
4. Adgangsforhold til Prøvestenen Syd
5. Støj, vibrationer og stormflodssikring
6. Øget transport ved arbejdspladsen Prags Boulevard og eller adgangen til Prøvestenen
7. Realisering af lokalplaner
8. MKV-M5's vurdering af manglende viden

9. Sammenfatning af FMK's anbefalinger

1. Indledning og præsentation af Fisketorvets Motorbådsklub

Fisketorvets Motorbådsklub (FMK) er en motorbådsklub etableret i 1970'erne oprindeligt ved Fisketorvet. FMK har i dag 26 medlemmer og mange flere på venteliste. FMK adopterede andelstanken i vores forening i 2007, da man for anden gang i foreningens historie blev flyttet og skulle finansiere en genetablering ved Elværksvej 9z i Sydhavnen. FMK er nu blevet flyttet for tredje gang til det rekreative område ved Prøvestenen Syd og udgør marinaen som vist på figur 10.9 side 262 i Miljøkonsekvensrapporten for M5. Foreningen ligger dermed lige syd for det kommende Kontrol- og Vedligeholdelses Center.
Her vil FMK gerne håbe på at blive og bidrager gerne til det gode naboskab bl.a. med Sejlklubben Prøvestenen, og ikke mindst med By og Havn, som ejer det rekreative areal, og som af København Kommune har fået til opgave at udarbejde en lokalplan for arealet omfattende bl.a. et maritimt miljø for den københavnske befolkning, jf. kommunens byudviklingsplan 2024, side 123-124.

Indledningsvis vil FMK gerne anerkende Metroselskabets for dets omfattende og detaljerede Miljøkonsekvensvurdering M5 (MKV-M5), samt anerkende muligheden for at FMK kan give høringssvar på linje med andre involverede parter og interessenter. Til orientering er FMK ikke blevet orienteret af Sekretariatet for Lynetteholmen i forbindelse med sekretariatets omfattende arbejde med at informere projektets mange interessenter for at afgive høringssvar.

Desuden ser FMK frem til en metrostation nær Prøvestenen Syd, som bl.a. vil give lettere adgang til det rekreative område, hvor FMK p.t af By og Havn er placeret sammen med bl.a. Broen.

2. Miljøkonsekvensrapportens overordnede sammenhæng og projektets gennemskuelighed.

Metro M5 projektet er som bekendt et projekt ud af et større og sammenhængende totalprojekt, herunder bl.a. etablering af Lynetteholmen, Øste Ringvej, stormfoldssikring af København og tilstødende kystkommuner, håndtering af øget befolkningsvækst i København og fremskaffelse af flere boliger i Københavns Kommune med det formål at lette presset på det aktuelle og fremtidige

boligmarkedet, samt at sikre en storby, hvor forskellige indkomstgrupper fortsat kan bo og leve dør om dør i gensidig tillid til hinanden.

På trods af MKV-M5's omfattende og komplekse materiale indeholder MKV-M5 ingen eller få præsentationer af projektets formål og større sammenhænge, hvilket kunne have gjort høringssvar lettere, mere præcist og målrettet. Fx bliver det yderst vanskeligt at vurdere om fordelene ved M5 og dets tilstødende projekter er større eller mindre end dets ulemper, eller vurderinger af hvad projektet er til for – dets formål.

Commented [FM1]: En selvstændig pointe men ikke relevant for FMK. Risikere at provokere unødigt

Commented [FM2R1]: Carsten :OK

I Københavns Kommune Byplan 2024 præsenteres totalprojektet som et tiltag for at imødekomme en fremtidig befolkningstilvækst på over 60.000 indbyggere (2035), lette presset på boligmarkedet, undgå stigende boligpriser og hermed sikre at København også er en by for såkaldte almindelige mennesker og indkomster. Det er altså den fremtidige befolkningstilvækst som driver Lynetteholmsprojektet fremad.

Ses der nærmere på Danmarks Statistik befolkningsfremskrivning for Danmark forventes på trods af faldende fertilitet en tilvækst på ca. 50.000 individer frem til 2035. Befolkningstilvæksten skyldes primært længere levetid (flere ældre) og især øget indvandrings (80% af væksten), bl.a. og overvejende fra ikke vestlige lande. Set i det perspektiv kan totalprojektet, inkl. Lynetteholmen og M5 ses som et projekt til at imødekomme øget indvandring og en stigende "ældrebyrde".

Herefter forholder vi os mere detaljeret til M5 rapportens miljøkonsekvensvurdering

3. Prøvestenen Syd og dets status som rekreativt område

I Københavns Kommunes Kommuneplan 2024 indgår området Prøvestenen Syd som rekreativt områder. Der er her tale om området syd for Kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC), og syd for dets planlagte stormflodssikring. Det rekreative område indgår således heller ikke i stormflodssikringen, ligesom det er uklart, hvilken status området har i MKV-M5. Se side 258, figur 10.1, hvor området ikke er rekreativt område, mens figur 10.8 og 10.9 side 262 omtaler området som rekreativt og med bådmarina.

Commented [FM3]: Godt spottet

FMK anbefaler at området Prøvestenen Syd i MKV-M5* anerkendes som rekreativt område.

I afsnittet om støj og vibrationer behandles KVC's støj og vibrationer i anlægs- og driftsfasen alene i forhold til nærmeste beboelses (på Amager) og ikke i forhold til det rekreative område på Prøvestenen Syd, herunder i forhold til de eksisterende og evt. kommende sejlklubber.

Commented [FM4]: Hvad er pointen med dette afsnit? Et spm om hvad store støjgenerne bliver?

4. Adgangsforhold til Prøvestenen Syd

Commented [FM5]: VIGTIG

Det virker uklart hvorvidt der i anlægsfasen og i fasen vedr. stormsikring af KVC er permanent adgang såvel gående, cyklende og i bil for offentligheden til det rekreative område Prøvestenen Syd. Af MKV-M5, figur 4.45, side 86 vedr. etablering af KVC fremgår det, at der anlægges en nye vejføring syd for den nuværende bro til Prøvestenen: "Adgangen til den sydlige del af Prøvestenen Syd for KVC vil blive opretholdt via en ny adgangsvej som vist pa Figur 4.45."
Andre steder i MKV-M5 er det uklart om der i kortere eller længere perioder i anlægsfasen er permanent offentlig adgang til Prøvestenen: Se bl.a. afsnit 2.14, side 30 om påvirkning fra KVC, figur 4.73, side 106 bl.a. vedr. stormfoldssikring af KVC, figur 4.93 og figur 4.9.5 side 124 og 125 vedr. alternativ placering af KVC. Se også afs. 10.3, side 268 og figur 16.31, side 514.

FMK anbefaler at der permanent i hele anlægs- og driftsfasen er adgang til det rekreative område Prøvestenen Syd, således at bådejere ikke mindst fortsat kan tilse og vedligeholde marinaen og deres både og selvfølgelig gøre brug af disse. Erfaringsmæssigt har FMK akut behov for adgang til sikring af vores både i dårligt vejr. Det kunne også være i tilfælde af brand eller lignende, og uden en sikret adgang frygter FMK desuden, at forsikring af både vil blive væsentligt vanskeligere og dyrere.

Commented [FM6]: Mere kød. Hvorfor

Commented [FM7R6]: Carsten: permanent adgang er nødvendigt fx ifm. ved stormvejr - ekstra eller løsere fortøjning. Ved brand i båd - en gasflaske antænder. Forsikring af både bliver vanskeligere, dyrere.

5. Støj, støv, vibrationer og stormflodssikring

FMK anbefaler at KMV-M5's støj- og vibrationsforhold revurderes ud fra den forudsætning at området er rekreativt (enten som rekreativt område i åbent land eller rekreativt område nær byområde).
Se bl.a. Se bl.a. KMV-M5's bilagsrapport, Bilag A, figur A1.81 og A1.82, side 85 og 86, hvor de angivne støjzoner er på kanten eller over Miljøstyrelsens vejledende regler (som omtales på Vejdirektoratets side "Fakta om trafikstøj") for støjniveauer i rekreative områder.

Commented [FM8]: Vi kan ikke finde nogen vejledende regler for rekreative områder - kun beboelse, kontorer, undervisning, øvrige rum i virksomheder

Commented [FM9R8]: Carsten: Jeg har set i miljø styrelsens regelsæt (usikker på kilden) at støjgrænser i støjgrænser for rekrative område i det åbne land er 53 db og i byområder er det 58 db. Spørgsmålet er så om Prøvestenen Sys er åben land eller byområde.

Desuden anbefaler FMK at det rekreative område Prøvestenen syd også indgår i den kommende stormflodssikring, alternativt at FMK anvises marinafaciliteter inden for den planlagte stormflodssikring.
Endelig er FMK bekymret for nedlæggelsen af den nuværende støjvold og medfølgende støvgener. Konsekvenserne af dette ses ikke refereret og undersøgt nogen steder.

6. Øget transport ved arbejdspladsen Prags Boulevard og eller adgangen til Prøvestenen

For de enkelte arbejdspladser er bl.a. trafik og støjforhold vurderet både i anlægsfasen og driftsfasen. Derimod er det mindre klart hvilke trafik- og støjgener lastvognstransporterne giver ifm. deres vej til og fra enten de enkelte arbejdspladser og til Prags Boulevards Øst eller til Prøvestenen og derefter videre til Refshaleøen og til Lynetteholmen. Det synes som om at, Prags Boulevard eller Prøvestenen bliver "knudepunkt" for transporter og evt. omladnings videre til Lynetteholmen. Men det er ikke tydeligt i MKV-M5 hvilke evt. støj- og trafikgener som opstår i og omkring "knudepunktet" eller ad de ruter, som vælges fra de enkelte arbejdspladser/skakter og til "knudepunktet".

FMK skal anbefales at "knudepunktets" og transportruternes trafik- og støjforhold tydeliggøres i MKV-M5.

7. Realisering af lokalplaner

Commented [FM10]: VIGTIG

I forbindelse med anlæg af KVC og landfast adgang til Prøvestenen fremgår det i MKV-M5, jf. afsnit 18 om Materielle goder, side 558, at lokalplaner for de områder som berøres i anlægsfasen ikke kan realiseres. Det gælder også for lokalplanlægning af en lystbådehavn (og for vindmøller) syd for Prøvestenen. Argumentationen herfor bør være tydeligere, idet det rekreative område Prøvestenen Syd, og en kommende lystbådehavn efter FMK's vurdering ikke er en del af de planlagte anlægsområder. Hvis FMK tager fejl bedes MKV-M5 tydeliggøre, hvilke anlægsarbejder og hvor, som der her tænkes på.

8. MKV-M5's vurdering af manglende viden

Det er prisværdigt at miljøkonsekvensvurderingen indeholder et afsnit om "manglende viden", hvilket er med til at øge MKV-M5 troværdighed. Tak for det. Når det er sagt anbefales det også at MKV-M5 redegør og tydeliggør rapportens kommissorium, hvilket evt. kan bidrage til at tydeliggøre hvilke parter som mangler viden.
FMK anbefaler at offentliggørelsen og behandlingen af de indkomne høringssvar også bliver med en passus om hvem "vi" er, der mangler viden.

Disposition – dvs. oversigt over bådklubbens bemærkninger til Metroselskabets Miljøkonsekvensvurdering for M5:

9. Sammenfatning af FMKs anbefalinger

Forslag:

FMK er imponeret over MKV-M5's detaljeringsgrad og kvalitetsniveau. Vi er trætte af at blive flyttet igen og igen. Vi deltager gerne i arbejdet med at opbygge og realisere et folkeligt marinamiljø på Prøvestenen Syd. Hvis vi skal flyttes igen og hvis det rekreative område Prøvestenen ikke stormflodsikres skal vi snarest anmodes om en alternativ og endelig havneplacering inden for stormflodssikringen.

Svar til: Høring 64791 af: Erik Jochumsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
519

INDSENDT AF
Erik Jochumsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Medlem af S/K Lynetten

BY
Rødovre

POSTNR.
2610

ADRESSE
Ved rådhuset 23, st.

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker en metro, som går under Margretheholms Havn. Linjen bør føres så langt mod vest som muligt, så den ikke berører havnen og beboerne på Margretheholm. Jeg henviser desuden til høringssvar nr. 394 fra S/K Lynetten.

Vh. Erik

Svar til: Høring 64791 af: John Erichsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
518

INDSENDT AF
John Erichsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Malmøgade 6, 2 th.

HØRINGSSVAR

Uanset om jeg finder projektets kerne positivt, knytter der sig en række problemer til dele af linjeføringen, uanset om den nordlige eller sydlige model følges. Som nærmeste nabo til - og daglig bruger af - Østre Anlæg finder jeg det bekymrende, ja uforståeligt, at den fredede park i anlægsfasen skal udsættes for så hård og langvarig en medfart og beboerne i de tilgrænsende gader for så store støj- og vibrationsgener. Er det virkelig nødvendigt at opfylde den nordøstlige del af den gamle stadsgrav i parken? Er det tilsvarende nødvendigt at arbejde så nær fortidsmindebeskyttelseslinjen? Er det påkrævet at pålægge beboerne så store gener og forringe livskvaliteten og påvirke de rekreative interesser så voldsomt og i så lang en periode som 10 år? At man forudser, at støjen i den årelange anlægsfase vil overskride det anbefalede niveau giver anledning til stor bekymring. Kort og godt: kunne anlæggelsen inklusive den påtænkte byggeplads ske uden for Østre Anlæg, ville det være en meget stor fordel. Desuden må det konstateres, at for almindelige borgere forekommer det uforståeligt, at både Stockholmsgade og Østerports omgivelser, der netop er færdiggjort efter langvarige arbejder igen skal være scene for store og atter langvarige anlægsaktiviteter.

Svar til: Høring 64791 af: Margit Alsbøl

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
517

INDSENDT AF
Margit Alsbøl

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sejlklubben Lynetten

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

Som mangeårigt medlem af Sejlklubben Lynetten med tilhørende fast bådplads er hermed mit høringssvar: Klubbens medlemmer har bygget, bekostet og vedligeholdt Margretheholms havns faciliteter. Nye medlemmer og naboer er med til at bevare det rekreative område. Det er til gavn for Havnens brugere/gæster og københavnere.

Jeg kan kun se en løsning der fastholder disse forhold: en M5 tunnel mellem Prags Boulevard og Refshaleøen.

Der er ikke mange – for at sige ingen – ledige bådpladser på Øresunds Kyster og slet ikke i København. I tilfælde af en viadukt eller dæmningsløsning vil dette forhold kun forværres.

En tunnel vil også give mindre støv, støj og møg sammenlignet med en højbane.

En halvering af havnens område er et voldsomt angreb på en klub/havn, der har eksisteret i 50 år.

Det største ønske er at bevare en samlet havn med gode faciliteter og en masse fine traditioner for børn/unge, sejlerskole, kapsejlads og pensionister der i fællesskab kan nye det gode havnemiljø.

Fremtiden skal sikres i lokale miljøer som Margretheholms Havn og Sejlklubben Lynetten. Også når der er behov for ny infrastruktur.

Svar til: Høring 64791 af: Andreas Thorsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
516

INDSENDT AF
Andreas Thorsen

BY
København V

POSTNR.
1704

ADRESSE
Tietgensgade 62 5.th

HØRINGSSVAR

Metroen er fantastisk, den skal vi have mere af. Men man bygger ikke noget af det omfang uden at lave ar på byen, og i kvarteret omkring Hovedbanegården, i Reventlowsgade, Stampesgade, Reverdilsgade og Tietgensgade, hvor jeg bor, er arret der endnu.

Det er fem år siden, at Cityringen stod færdig, og kvarteret er stadig kun ved at komme sig. Det grønne hegn lukkede solen ude i årevis, det larmede, det støvede, nattesøvnen forsvandt, huspriserne faldt og bandt de facto folk til lejligheder, de ikke kunne holde ud at være i. Først nu er man igen begyndt at kunne få vejret i et kvarter, som har så stort potentiale til at blive et hyggeligt byrum, som de lokale vil sætte stor pris på at være i, og tilrejsende vil glæde sig over at ankomme til.

At samme kvarter nu tilsyneladende skal igennem endnu et uvist antal år med metrobyggeri er ret beset utroligt. Alle, der bor her, har stor forståelse for, at vi bor midt i byen og ikke kan forvente, at ingenting forandrer sig, men det her er meget at bede om, også for meget. At vi igen skal holde for er grundlæggende urimeligt. Når M5-linjen er færdig, vil der være beboere i det her kvarter, som har levet med nogle gange sundhedsskadelig larm i et godt stykke over tyve år. Det er alligevel en relativt stor del af et menneskes liv.

Jeg har en klar fornemmelse af, at denne høringsrunde mest af alt er til for, at juristerne kan krydse nogle bokse af, især fordi man som forberedelse til byggeriet for nylig gravede endnu et hul i Reventlowsgade. Jeg vil blive enormt overrasket, hvis høringen bliver andet end en skueproces, og byggeriet lægges på den alternative placering i Bernstorffsgade, men når der nu rent faktisk findes et alternativ, er planen om igen at ødelægge vores kvarter totalt uacceptabel.

Lad nu arret hele.

Svar til: Høring 64791 af: Ann Nørland

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
515

INDSENDT AF
Ann Nørland

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Allé 14

HØRINGSSVAR

Høring ang. planlagt Metrotunnel under Kongedybs Alle / Prøvestens Alle. Amager.

Det er med stor bekymring, at jeg henvender mig vedr. den kommende udvidelse af Metronettet som er planlagt at skulle gå under ovennævnte veje.

Vores 125 år gamle byhuse er bygget uden fundament, og jeg frygter og forudser derfor betydelige sætningsskader på vejenes huse og deraf forringelse af ejendommenes værdi i en evt. handel.

Da den nuværende metrotunnel til Lergravsparken blev opført, led vores 100 år gamle vejtræer stærkt under, at grundvandsspejlet blev sænket. Det samme gjorde træer i private haver. Bliver grundvandsspejlet sænket yderligere - eller igen - forudses, at flere træer vil gå til grunde.

Mht. støjgener mens opførelsen/udgravningen finder sted, samt støjgener og rystelser efter at tunnelen bliver taget i brug, er det ligeledes med stor bekymring, at der “ses frem” til dette. Det vil desuden også forringe vores huses værdi, og de vil blive svære at sælge, hvis dette skulle blive aktuelt.

Jeg håber, at Københavns Kommune og Metroselskabet vil overveje en anden linjeføring af den nye metrolinje.

Svar til: Høring 64791 af: Christian

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
514

INDSENDT AF
Christian

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 1

HØRINGSSVAR

Metrolinjen bør bygges under jorden, så det naturskønne og historiske område ikke ødelægges, og så beborerne fortsat kan genkende det område, som man har valgt at bosætte sig i. Københavns Kommune burde være en så progressiv og visionær kommune, at man tænker langsigtet og bygger en metro der, hvor den hører til - nemlig under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Mikkel Kramme Abildtoft

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
513

INDSENDT AF
Mikkel Kramme Abildtoft

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 7

HØRINGSSVAR

Jeg bor i det gamle, historiske villakvarter Valhal, der ligger op ad Sundby Kirkegård.

– Jeg kan ikke forstå, hvorfor man har tænkt sig at føre metroen under nogle af de

bevaringsværdige huse i foreningen. – Husene er mere end hundrede år gamle og

de er bygget som man gjorde på den tid med fuldmurede ydervægge. Hvis der

kommer en metrolinje under dem, så er der meget stor risiko for, at de slår revner.

Og da der heller ikke er et fuldt fundament, som man bygger med i dag, vil støjen og

vibrationer fra metroen forplante sig op i husene.

For at handle bæredygtigt må vi være loyale over for dem, der har boet i og formet

København, før vi blev født. – Det kan vi være ved at rykke linjeføringen 10 meter,

så den føres under Kastrupvej og den gamle kirkegård, der nu er udlagt til park.

Derudover er grænseværdierne, som metroselskabet er underlagt, er næsten 30 år gamle (fra 1997), og blev lavet lang tid før, vi fik metro i København og tager dermed ikke højde for denne særlige transportform. Grænseværdien tillader, at metroen må larme op til 22 eller 25 dB, døgnet rundt, hvilket bestemt er noget, man kan høre og mærke. Men hvor man med en motorvej kan lukke vinduet, så har folk, der bor oven på en metro, ikke rigtigt nogle værn mod vibrationer og støj.

Svar til: Høring 64791 af: Kim Fynbo Nielsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
512

INDSENDT AF
Kim Fynbo Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Dansk Natursten A/S

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
B-vej 6

HØRINGSSVAR

Høringssvar indsendt af Dansk Natursten A/S

MATERIALE:
hoeringssvar m5 - mkr.pdf
betydningen af toerbulk-virksomhederne paa proevestenshavnen - toef.pdf

Dansk Natursten A/S

Københavns Kommune

Sendt til ks2n@kk.dk og uploadet til høringsportalen "blivhoert.kk.dk"

Bemærkninger til miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Hermed fremsender Dansk Natursten A/S (herefter DN) høringssvar til miljøkonsekvensrapport (herefter MKR) udarbejdet af Metroselskabet I/S i forbindelse med undersøgelsen af metrolinjen M5 (herefter M5), der er sendt i høring den 1. august 2024.

1. *Indledende bemærkninger:*
    a. Ifølge oplysningerne i MKR foreslår M5 i samarbejde med Københavns Kommune, at der skal placeres et kontrol- og vedligeholdelsescenter (herefter KVC) på tørbulken på Prøvestenen hvor DN i dag har sit kontor og værksted. Området er udlejet af CMP til Zurface, der har genudlejet arealet til DN. KVC dækker i oplægget fra MKR ca. 40.000 m2. Placeringen kræver ekspropriation af bl.a. ovenstående areal.
    b. Opførelsen af KVC indebærer derudover en ændring af vejnettet til DN's lagerplads på den østlige del af tørbulken
    c. DN er en af Danmarks største indvindere af sømaterialer / importører af granitskærver til industri- og anlægsprojekter. DN håndtere årligt ca. 1,1 mio. tons råstoffer til kunder/projekter i Storkøbenhavn (indenfor 10-15 km.)
2. *Ekspropriation af DN's erhvervsareal vil få væsentlige negative konsekvenser for DN såvel som bygge- og anlægsbranchen som helhed – spec. når konsekvenserne af den kommende Østlige Ringvej tages med i vurderingen (jf. NIRAS-rapport "Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen" / vedhæftes høringssvar)*
    a. Kumulative konsekvenser af M5 og Østlig Ringvej
        i. Miljøbelastning – stigende CO2
        ii. Trafikbelastning – Ca. 35 lastbiler pr time (ca. 80.000 lastbiler pr. år) flyttes fra Prøvestenen til indfaldsvejene til København (begge veje)
        iii. Råstofforsyning – Region Hovedstaden anslår, at omkring 1/3 af råstofferne, der anvendes i regionen i dag enten importeres fra Region Sjælland, hentes fra havområdet eller importeres fra udlandet. Anvendelsen af sømaterialer og import vil stige yderligere i takt med at forekomsterne omkring Roskilde tømmes. 80 % af den tilgængelig råstofdel er marin. Ovenstående kræver derfor kajnærearealer
    b. DN er ikke tilbudt erstatningsarealer – Hvor skal DN og de øvrige berørte virksomheder flytte hen?
        i. Der findes ikke tilgængelige erhvervsarealer i omegnen af København (ledige m2, tilgængelig kaj med en vanddybde på 11 m.)
    c. Omlægning af vejnettet på Prøvestenen er ikke beskrevet i detaljer?
3. *Hvilke retslige konsekvenser forventes den kommende anlægslov at få ift. eks. ophævelse af lokalplaner henholdsvis fredninger?*

4. *MKR tager ikke højde for EU-Domstolens fortolkning af vandramme direktivets forbud mod forringelse af vandmiljøet, der også omfatter midlertidige forringelser af vandmiljøet og i den sammenhæng særskilt henledes opmærksomheden på Miljø- og fødevareklagenævnets ophævelse af paragraf 25 – tilladelse til ny vejforbindelse ved Horsens (MRF 2023.78 MFK)*

Derfor bestrides det, at der med den valgte løsning for placering af KVC, som er fremlagt i MKR, og muligvis også tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, er taget tilstrækkeligt hensyn til erhvervsinteresserne på Prøvestenen, som ellers påstået af Transportministeriet og Metroselskabet såvel som forligskredsen bag infrastrukturplan 2035. Den valgte løsning for KVC vil i et væsentligt omfang hindre Norrecco, Zurface, DK Jern og Metalhandel og Dansk Natursten i at fortsætte sine aktiviteter på Prøvestenen.
Det forhold, at KVC'et er rykket mod sydvest for at give plads til tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, kan ikke i sig selv begrunde, at ekspropriation af de førnævnte virksomheders erhvervsareal er nødvendig.

Det synspunkt vil DN også fremfører særskilt overfor Sund & Bælt!

Ekspropriation er et indgreb i en grundlovssikret ret, hvorfor kravene til ekspropriation er, at indgrebet skal have hjemmel samt være nødvendigt og tidsmæssigt aktuel. Derudover skal indgrebet og betydningen heraf for ejeren (brugeren) af ejendommen, der eksproprieres, stå i et rimeligt forhold til de almene samfundsinteresser, som forfølges med ekspropriationen.

Det betyder bl.a., at ekspropriationen ikke må omfatte et større areal end nødvendigt. Som følge heraf påhviler det den relevante myndighed at undersøge alternative løsninger og for ejeren mindre indgribende foranstaltninger. Hvis der er tvivl om, hvorvidt det samme formål kan opnås ved at lade ekspropriationen omfatte et mindre areal eller en alternativ og mindre indgribende løsning, kan denne tvivl i sig selv føre til, at ekspropriationen undlades/ophæves.

Der er en alternativ, mindre indgribende placering af M5's KVC, som tilgodeser alle interesser på Prøvestenen, nemlig i) metroens KVC, ii) et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, iii) grønne friarealer og iv) erhvervet.
Denne alternative placering er beliggende på Prøvestenen syd for jordvolden. I MKR fremgår denne alternative placering af figur 4.

Om denne alternative placering oplyses det alene, at "*KVC på denne placering har samme areal som KVC på Figur 4.92 [Det formodes, at henvisningen til Figur 4.92 er en fejl, da denne viser linjeføringerne mellem Prags Boulevard og Refshaleøen, og at der retteligt bør henvises til 4.93, som illustrerer forslaget til placeringen af KVC på Prøvestenen, som indgik i afgrænsningsnotatet]. Arealet har en irregulær facon og det kan derfor blive nødvendigt at opfylde et mindre areal (markeret med grønt) for at sikre tilstrækkelig plads*".

Dansk Natursten A/S

MKR indeholder ikke yderligere oplysninger om dette alternative forslag til placering af KVC'et, herunder hvorfor placeringen blev fravalgt som KVC'ets foretrukne placering. Dette ses undertiden at være tilfældet for de øvrige refererede alternative placeringer, f.eks. placeringen af KVC'et beliggende i Kløverparken og placeringen af KVC'et på en opfyldning i Prøvestenskanalen.

I lyset af manglende konkrete holdepunkter for at forkaste den alternative placering af KVC syd for jordvolden til fordel for den valgte placering, som bl.a. indebærer ekspropriation af en del af DNs erhvervsareal, er det DNs synspunkt, at KVC reelt *kan* placeres som illustreret i Figur 4.94, og at afviklingen af trafikken på tørbulken samtidig kan ske som i dag, dvs. uden yderlige negative konsekvenser. I den forbindelse bemærkes det, at naturarealet syd for jordvolden ifølge offentlig tilgængelige oplysninger på Danmarks Arealinformation ikke består af beskyttede naturtyper omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 eller anden regulering. Dermed vurderes der ej heller at være en væsentlig naturmæssig forringelse ved at placere KVC'et syd for jordvolden.

Det forhold, at placering af KVC syd for jordvolden vil kræve en mindre opfyldning af havnen ud fra Prøvestenen, kan ikke i sig selv føre til, at valget af denne placering forkastes, idet opfyldningen vurderes at kræve markant færre ressourcer og være mindre bekostelig sammenlignet med ekspropriation af erhvervsarealer, hvorpå Norrecco, Zurface, DK Jern og Metalhandel ApS, og Dansk Natursten A/S aktuelt driver virksomhed. Dertil bemærkes, at det i forbindelse med inddragelsen af naturarealet syd for jordvolden vil være lettere at udlægge ny grøn natur i nærområdet, f.eks. ved opfyldning af Prøvestenskanalen, end at finde egnede erhvervsområder i Storkøbenhavn.
Således kan ekspropriationen ikke siges at være nødvendig for virkeliggørelsen af M5, herunder opførelsen af KVC, hvorfor ekspropriationsbetingelsen om nødvendighed ikke kan siges at være opfyldt.

Konklusion og anbefaling
I forbindelse med opførelsen af et KVC til M5 på Prøvestenen, gør DN det overordnede synspunkt gældende, at ekspropriation af DNs erhvervsareal i forbindelse med opførelsen af KVC'et udgør et unødvendigt og dermed ulovligt indgreb i DNs grundlovssikrede ret. Til støtte herfor gør DN bl.a. gældende, at vurderingerne og undersøgelserne, som ligger til grund for MKR i sit hele indeholder væsentlige, faktuelle mangler, idet MKR på en række områder ikke indeholder tilstrækkelig fyldestgørende og/eller teknisk korrekte oplysninger.

I øvrigt kan Dansk Natursten A/S støtte det af Norrecco / Accura fremsendte høringssvar.

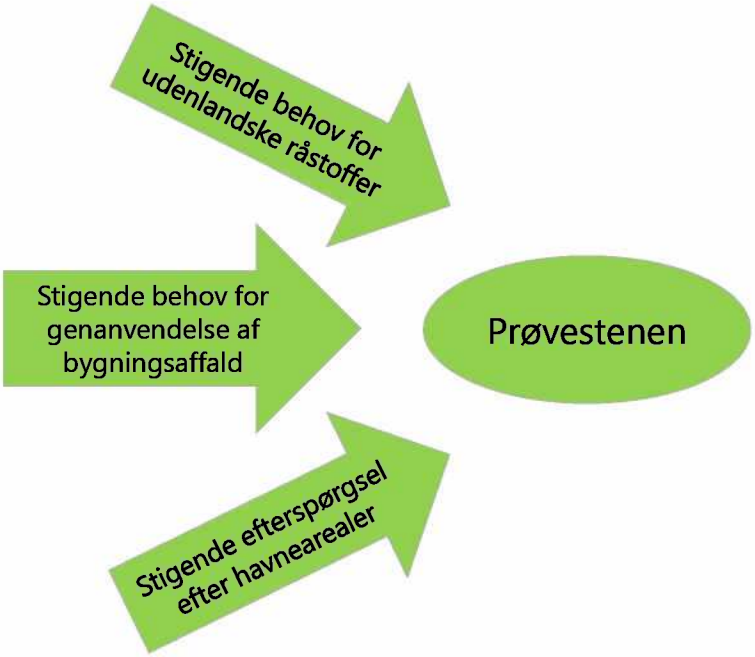
Bilag: *NIRAS-rapport "Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen"*

Vi er en del af Group DC
Dansk Natursten A/S · Thyborøn NordsøRal A/S · Kroghs A/S Danopal A/S
Dansk Natursten A/S · Tronholmen 28 B · 8960 Randers SØ · T: 86 44 85 77 · CVR-nr. 19 88 34 42


Betydningen af tørbulk-virksomhederne på Prøvestenshavnen
Temadag om udvikling på havne
Kolding, 31/1-2023
NIRAS

Stormens øje

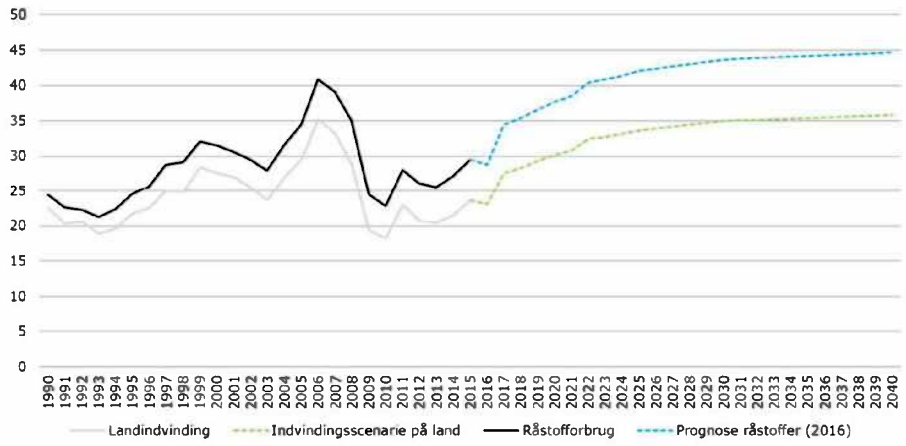
Megatrends med betydning for arealerne på Prøvestenshavnen

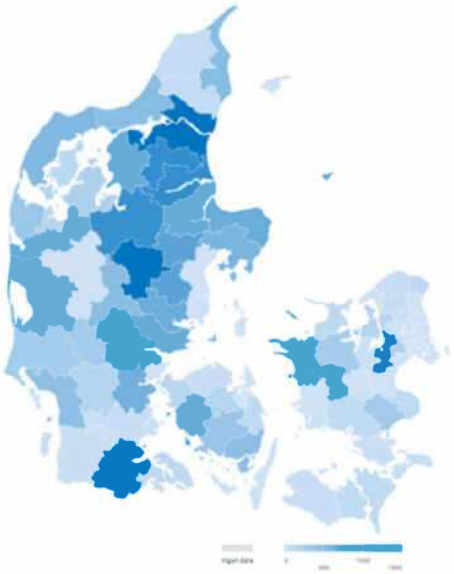


NIRAS

Behovet for udenlandske råstoffer og mere genanvendelse

Manko på 10+ millioner tons om året, og regionale ubalancer

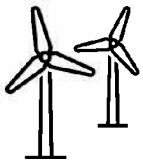




Kilde: "Fremskrivning af råstofforbruget 2016-2040", figur 5: Fremskrivning af råstofforbruget på landsplan og indvindingsscenarie.
Udarbejdet af NIRAS for Regionernes Videnscenter for Miljø og Ressourcer, April 2018.
Danmarks Statistik, RST01, 2020

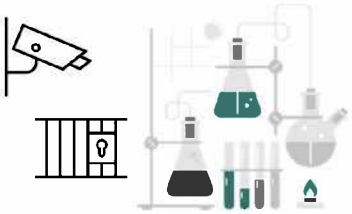
NIRAS

Efterspørgsel efter havnearealer



Udskibning af vindmøller
Pre-assembly af naceller





PtX klynger



Bolig- og byudvikling

Efterspørgsel efter havnearealer

Situationen på Prøvestenen

- Metroselskabet har meddelt de ønsker at bruge et areal på 90-100.000 m^2 til en kommende metrolinje M5's Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC)



Efterspørgsel efter havnearealer

Situationen på Prøvestenen

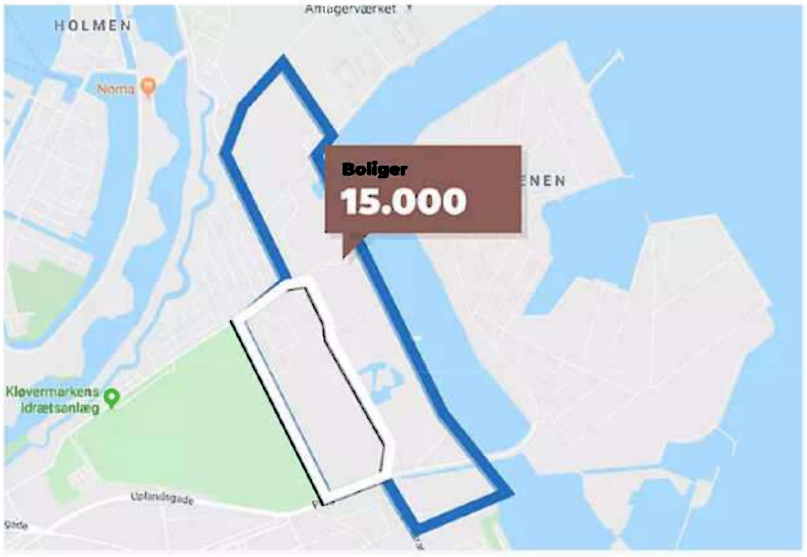
- Metroselskabet har meddelt de ønsker at bruge et areal på 90-100.000 m^2 til en kommende metrolinje M5's Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC)
- Den foretrukne variant (Ø4) af føringen af Østlig Ringvej, vil have et tilslutningsanlæg (TSA) ved sydspidsen af Prøvestenen
- Derudover ønsker konsortiet et område til ind- og udsejling af materialer og mandskab i forbindelse med anlægsarbejdet



Efterspørgsel efter havnearealer

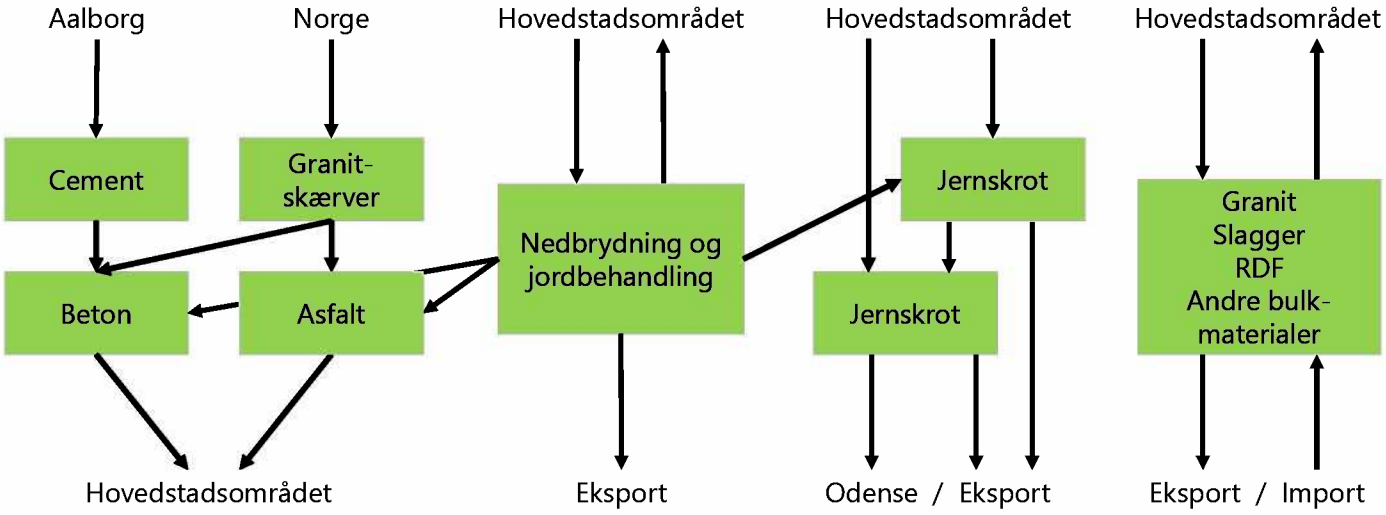
Situationen på Prøvestenen

- Metroselskabet har meddelt de ønsker at bruge et areal på 90-100.000 m^2 til en kommende metrolinje M5's Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC)
- Den foretrukne variant (Ø4) af føringen af Østlig Ringvej, vil have et tilslutningsanlæg (TSA) ved sydspidsen af Prøvestenen
- Derudover ønsker konsortiet et område til ind- og udsejling af materialer og mandskab i forbindelse med anlægsarbejdet
- Endelig ønsker Skanska at opføre 15.000 boliger i området mellem Kløvermarken og Prøvestenen



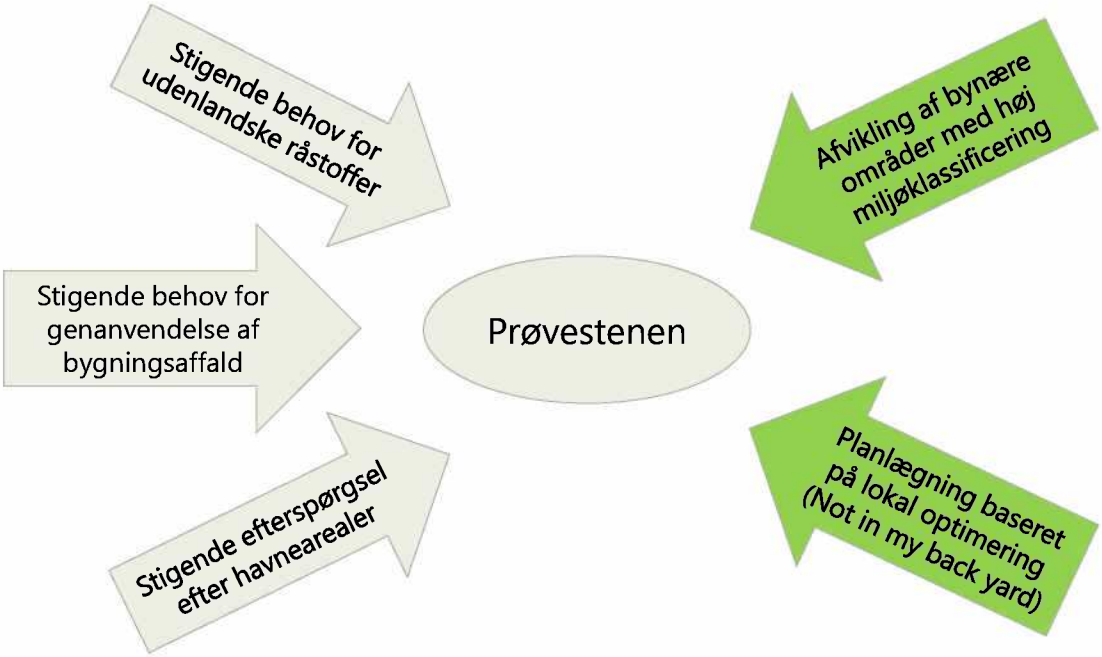
Virksomhederne i tørbulkområdet

Èn gruppering med indbyrdes synergier, og to mere løst koblede. Derudover generel bulkhåndtering



Stormens øje

Megatrends med betydning for arealerne på Prøvestenshavnen

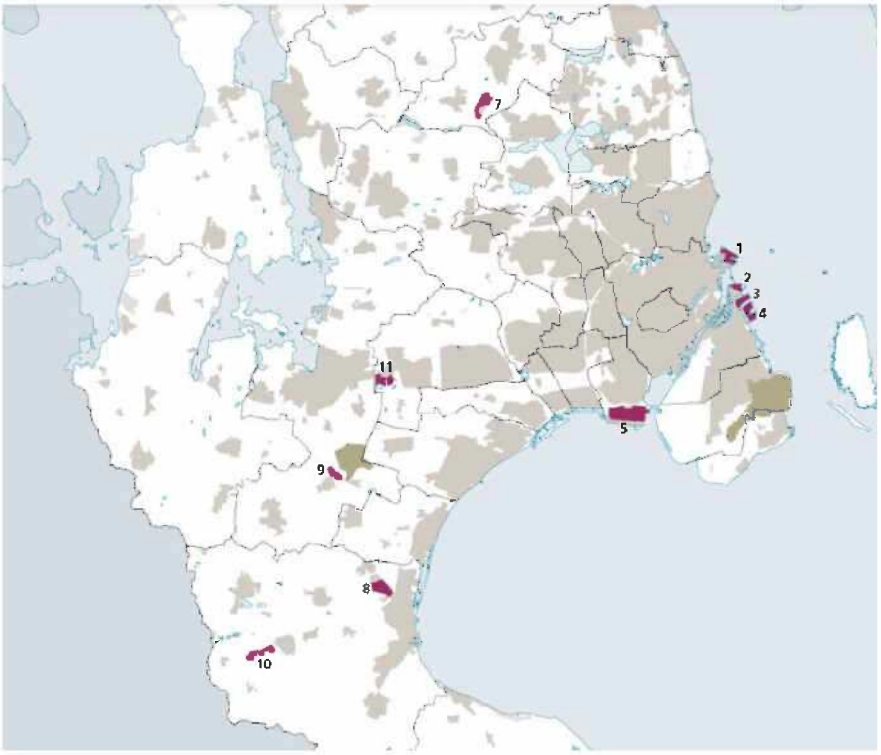


NIRAS

Fingerplanen 2017

Områder udpeget af Erhvervsministeriet

- Områder udpeget efter Planloven §11A, stk. 6. til virksomheder med særlige beliggenhedskrav
- Bemærk Nordhavnen (1) og Avedøre Holme (5)
- Der er områder der ikke fremgår, hvor der stadig i dag ligger virksomheder af samme type som dem på Prøvestenen, f.eks. området i Ejby v. Glostrup



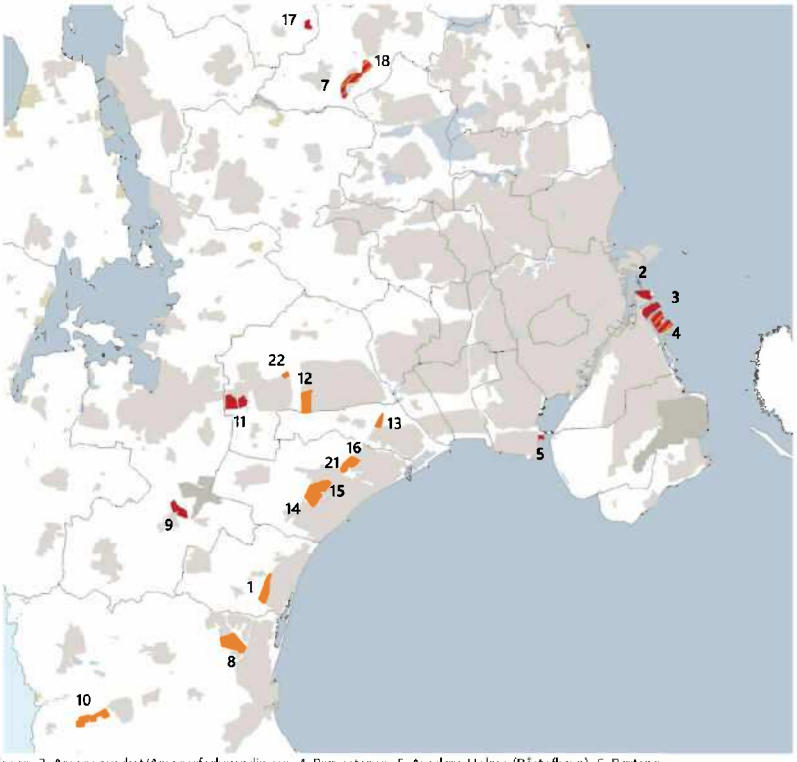
VIRKSOMHEDER MED SÆRLIGE BELIGGENHEDSKRAV

1: Nordhavnen 2: Refshalvaen 3: Amagerværket / Amagerforbrændingen 4: Prøvestenen 5: Avedøre Holme 6: Rørtang 7: Vassingrød / Vassingrød Nord 8: Nordhøj 9: Gadstrup Erhvervspark 10: Bjæverskov Vest 11: Hedehusene Vest

Fingerplanen 2019

Områder udpeget af Erhvervsministeriet

- De udpegede områder er nu opdelt i enten områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, eller områder forbeholdt transport- og distributionserhverv, eller blandet (heriblandt Prøvestenen)
- Nordhavnen og hovedparten af Avedøre Holme er udgået
- De tilføjede områder er fortrinsvis til transport- og distributions-virksomheder



Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7)
Områder forbeholdt transport- og distributionserhverv
Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og til transport- og distributionserhverv

1. Solrød 2. Refshaleøen 3. Amagerværket/Amagerforbrændingen 4. Prøvestenen 5. Avedøre Holme (Råstofhavn) 6. Rørtang
7. Vassingerød 8. Nordhøj 9. Gadstrup Erhvervspark 10. Bjæverskov Vest 11. Hedehusene Vest
12. Høje-Taastrup Transport Center 13. Ishøj 14. Greve Main 15. Venstrupparken 16. Kildebrønde Mark 17. Uvelse
18. Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen 19. Teglbuen 20. Kvistgård Nord 21. Greve Olsbæk 22. Høje-Taastrup Baldersbuen

NIRAS

Quo vadis?

Ekstra transportarbejde i to alternative scenarier: "En tredjedel flytter," og "alle flytter"

- Virksomheder med behov for havnearealer må flytte til Vordingborg, Korsør eller Kalundborg
- Vordingborg anvendt som teoretisk regneeksempel, men har ikke tilstrækkelig dybgang til de store tørbulkskibe
- Jordbehandling må flytte væk fra det storkøbenhavnske område. Ringsted brugt som regneeksempel
- Asfalt- og betonværkskapacitet vil mangle i bymidten, og øvrige værker må forsyne "indad mod City"
- Vi kan ikke anvise specifikke lokationer med ledige arealer i det storkøbenhavnske område. Vi antager derfor 10km ekstra køreafstand per leverance
- Jernskrot og øvrige bulkvolumener udskibes i stedet fra Køge eller køres direkte til Odense



- Anslået transport-arbejde i nuværende situation:
  - ~500+ daglige kørsler
  - 4,6 mill. km tung lastbil-trafik (38t) årligt
  - Gennemsnitsafstand på 16,7 km
- Anslået ekstra transport-arbejde i *"det lille scenarie 1"*: + 3 mill. km
- Anslået ekstra transport-arbejde i *"det fulde scenarie 2"*: + 10 mill. km

Store omkostninger for både virksomheder og samfund

Transport- og samfundsøkonomiske konsekvenser af to alternative scenarier

	Kørselsomkostninger	Eksterne omkostninger[1)]	Samfundsøkonomiske omkostninger i alt
Det lille scenarie 1	39 mio. kr.	18 mio. kr.	**57 mio. kr.**
Det fulde scenarie 2	132 mio. kr.	59 mio. kr.	**192 mio. kr.**

Nutidsværdien[2)] af de samlede samfundsøkonomiske mer-omkostninger fra 2022-2050, anslås, baseret på antagelserne gennemgået i rapporten, at være på mellem 1,1 og 3,6 mia. kr.[3)]

1) De eksterne omkostninger er de omkostninger stigningen i trafikmængden vil have for samfundet, i form af luftforurening, klimaforandringer, støj, uheld, trængsel og slid på infrastrukturen
2) I faste 2022-priser og med en diskonteringsrente på 3,5 pct. jvf. "Finansministeriets vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger"
3) Selve flytningen, etablering af ny pladser, opførelsen af beton- og asfaltværker og cementsiloer, samt retablering af de fraflyttede områder er ikke medregnet. Løst anslået vurderes dette at løbe op i et større trecifret millionbeløb som et engangsbeløb

NIRAS

Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen

Belysning af de erhvervs-, samfunds- og klimamæssige konsekvenser ved en alternativ placering

Læs hele rapporten for Erhvervsforeningen i Københavns Havn på Danske Shipping- og Havnevirksomheders hjemmeside:

www.dshv.dk -> NYHEDER

Tak for opmærksomheden

Ricco B. Winther
NIRAS
riwi@niras.dk

Svar til: Høring 64791 af: Kresten Nielsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
511

INDSENDT AF
Kresten Nielsen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68, 5. th.

HØRINGSSVAR

Metrolinjen bør bygges under jorden, så det naturskønne og historiske område ikke ødelægges, og så beborerne fortsat kan genkende det område, som man har valgt at bosætte sig i. Københavns Kommune burde være en så progressiv og visionær kommune, at man tænker langsigtet og bygger en metro der, hvor den hører til - nemlig under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Elsebeth Cato

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
510

INDSENDT AF
Elsebeth Cato

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Stockholmsgade 17,2. tv.

HØRINGSSVAR

Helt uhørt, at man har tænkt sig at bruge - og dermed ødelægge - Østre Anlæg i forbindelse med anlæggelsen af M5. Miljøpåvirkningen og støjpåvirkningen ikke mindst, er helt ude af proportioner i forhold til de intentioner man ellers har om at gøre Kbh. til en god by at leve i. Konsekvenserne af den kraftige støjpåvirkning, ikke mindst om natten, er uoverskuelige. Ødelæggelsen af et af de finest, og desværre ret få, smukke historiske områder vi har, er en katastrofe. Anlægget bruges af et utal af forskellige organisationer, heriblandt spejdere og ornitologer og flere udendørs gymnastikhold. Det er et attraktivt og meget brugt område. Man må kunne komme op med en anden løsning. Hvad med de sekundært affødte påvirkningen, så som folk der møde udslidte og trætte op på arbejde, kører ud i trafikken, osv. i en udmattet og træt tilstand?! Hvad med sætningengsskader på de omliggende bygninger?!Alt bør vendes, belyses og besvares.

Svar til: Høring 64791 af: Andreas Hansborg Olsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
509

INDSENDT AF
Andreas Hansborg Olsen

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Katrinedalsvej 45C

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune og Metroselskabet.

Miljøkonsekvensrapporten for en mulig metrolinje M5 er en beskrivelse af, hvilke indvirkninger på miljøet, som den foreslåede metrolinje M5 forventes at have i hhv. anlægs- og driftsfasen. Anlægget af en metrolinje M5 er motiveret af et ønske om at forbedre den kollektive trafikbetjening over Københavns Havn samt at sikre en højklasset kollektiv trafikbetjening af en mulig kommende byudvikling på Lynetteholmen. Det er ubestrideligt, at der er behov for en udbygning af kapaciteten for rejsende i den kollektive trafik over Københavns Havn og en mulig kommende byudvikling på Lynetteholmen vil også resultere i et behov for at forbedre den kollektive trafikbetjening her i fremtiden. Det fremgår af miljøkonsekvensrapportens konklusion på kapitel 6 Trafik, at der med anlægget af en metrolinje M5 vil ske en markant forbedring af den nuværende situation og at påvirkningen af den nye metrolinje M5 derfor vurderes at være stor og positiv. Det gælder i forhold til kapaciteten over Københavns Havn og betjeningen af Lynetteholmen, men desværre giver miljøkonsekvensrapporten ikke svar på, hvordan den kollektive trafik kan styrkes og forbedres i hele Københavns Kommune og omegnskommunerne i øvrigt.

Anlægget af en ny metrolinje M5 er sammenlignet med andre mulige investeringer i den kollektive trafik en både meget omfattende og dyr løsning, og det relevante spørgsmål er derfor ikke, hvorvidt påvirkningen er stor og positiv – det må være forudsætningen for at vælge en så både omfattende og dyr løsning, som anlægget af metrolinje M5 vil være – men i stedet, hvorvidt alternative løsninger vil give større værdi og/eller samme værdi men til en mindre pris. Alternativer løsninger kan både være alternative linjeføringer til den foreslåede nye metrolinje M5, der sikrer en bedre kollektiv trafikbetjening af København og omegn samlet set eller alternative investeringer i andre former for kollektiv trafik, der både er billigere og hurtigere at anlægge.

Den foreslåede linjeføring for en ny metrolinje M5 giver ved første øjekast indtryk af, at den sydlige del fra København H til Lynetteholmen er velovervejet og det bliver underbygget af, at der her er foretaget justeringer af den anbefalede linjeføring undervejs i planlægningsfasen. Den nordlige del fra Lynetteholmen fra Østerport station virker omvendt noget tilfældig. Der er ikke undersøgt alternative linjeføringer og den foreslåede linjeføring virker motiveret af at være forberedelsen til en perspektivlinje i form af en fremtidig forlængelse fra Østerport til København H. Det bør undersøges

nærmere, hvorvidt den nordlige linjeføring kan optimeres f.eks. med en linjeføring til Hellerup station med mulighed for stationer undervejs i Nordhavn og Tuborg Havn (se bilag 1 - lilla linje). En linjeføring til Hellerup station vil give en mere direkte forbindelse for rejsende nordfra til Lynetteholmen, Refshaleøen og Amager Øst, sikre metro til Tuborg Havn og det nordlige Nordhavn og skabe bedre og mere direkte forbindelser, hvilket vil sikre et større passagergrundlag for M5 og den kollektive trafik i København samlet set.

Der lægges op til, at en kommende metrolinje M5 på sigt vil kunne forlænges ved at lukke ringen mellem Østerport og København H med stationer ved Forum, Stengade og Rigshospitalet. En sådan forlængelse vil være den tredje parallelforbindelse mellem København H og Østerport udover Boulevardtunellen og Metro Cityringen og alt andet lige være en ringe prioritering af midler til udbygning af den kollektive trafik. Metrolinjen M5 kan med fordel forlænges via Forum, Stengade og Rigshospitalet til Bispebjerg Hospital og Emdrup Torv, hvilket vil løfte den kollektive trafikbetjening i områder, hvor der ikke er højklasset kollektiv trafik i dag (se bilag 1 – blå linje).

Udover alternative linjeføringer til den foreslåede nye metrolinje M5 bør det også undersøges, hvorvidt andre alternativer investeringer i højklasset kollektiv trafik kan understøtte, supplere og/eller erstatte denne helt eller delvist. En undersøgelse af alternativer bør omfatte etablering af letbaner, der både er billigere, er væsentlige hurtigere at anlægge og har en mindre miljøpåvirkning i anlægsfasen sammenlignet med metro. En undersøgelse af mulige letbaner bør bl.a. omfatte en letbane på Nørrebrogade og Amagerbrogade med forbindelse over havnen via Torvegade, Bremerholm og Vognmagergade (se bilag 1 – grøn linje) samt en letbane fra Nørreport langs Den kvikke Vej og Lyngbyvejen til DTU (se bilag 1 – turkis linje). Letbanen over havnen vil aflaste M1 og M2 og sikre en relativt billig men højklasset kollektiv trafikbetjening af området ved Stengade. Letbanen langs Den kvikke Vej vil sikre en relativt billig men højklasset kollektiv trafikbetjening af Rigshospitalet. Begge letbaner vil fortrinsvis forløbe på veje, hvor biltrafikken allerede er blevet søgt begrænset og/eller der er lavet plads til busser og det vil derfor give mening at anlægge letbaner her fremfor metro.

Med venlig hilsen

Andreas Hansborg Olsen

MATERIALE:
bilag 1.pdf

Bilag 1



Lilla linje: Optimeret M5 til Hellerup station

Blå linje: Optimeret perspektivlinje for M5

Grøn linje: Letbane til optimeret betjening af Stengade

Turkis linje: Letbane til optimeret betjening af Rigshospitalet

Svar til: Høring 64791 af: Pernille Formsgaard

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
508

INDSENDT AF
Pernille Formsgaard

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 7, st

HØRINGSSVAR

Ødelæg ikke byens gamle, historiske villakvarterer!

Vi bifalder den fortsatte udvikling af Københavns metro, men med de foreslåede planer for M5, frygter vi, at det kommer til at ske på bekostning af det eksisterende og historiske København.

Vi er for nyligt flyttet til det gamle historiske villakvarter Valhal, der ligger op ad Sundby Kirkegård, og vi kan til vores store forundring læse, at man planlægger at føre metroen lige lukt under villakvarteret – og endda i et langt højere niveau (8-15 meter under gadeplan) end fx Cityringen, der ligger mere ned 30 meter under gadeplan, og stadig har udløst minimum 500 klager, efter metroen gik i drift.

Vi kan forstå, at den valgte dybde drejer sig om at spare tid, penge og materialeforbrug, men er det virkelig et bæredygtigt valg, hvis det med største sandsynlighed betyder, at husene i det mere end 100 år gamle og bevaringsværdige kvarter kommer til at slå revner, og at husene for mange beboere vil blive ubeboelige, fordi støj og vibrationer vil ryste husene med 3 minutters mellemrum døgnet rundt?

Det henleder også til et andet problem, som er godt gemt i den digre Miljøkonsekvensrapport. Nemlig det faktum, at de grænseværdier, som Metroselskabet skal overholde i driftsfasen, hviler på en tudsegammel ordning fra 1997, der blev lavet lang tid før, København fik en metro, og som dermed ikke tager højde for denne særlige transportform.

Grænseværdien tillader, at metroen må larme op til 22 eller 25 dB døgnet rundt, hvilket bestemt er noget, man kan høre og mærke. Men hvor man med en motorvej kan lukke vinduet, så har folk, der bor oven på en metro, ikke rigtigt nogle værn mod vibrationer og støj.

Yderligere måles støjen og vibrationerne som et gennemsnit over 10 sekunder, hvor peaks er tilladt, når bare gennemsnittet ikke overstiger grænseværdien. Et metrotog passerer en ejendom så hurtigt (2-3 sek), at støj/vibrationer i det korte tidsrum ville kunne være 3-5 gange det tilladte, uden at grænseværdierne overskrides.

Det er helt uacceptabelt, og det gør således kun ondt værre, at man vil lægge metroen langt højere i

terrænet, end man har gjort tidligere.

For at passe på det historiske København og nå ja – dets beboere ;-) – vil vores forslag være, at man rykker linjeføringen et nyk, så den i stedet løber under legepladsen Bredegrund og parken ved den gamle Sundbyøster Kirkegård, hvor der er langt færre beboere og mindre skrøbelige beboelsesejendomme.

Det holder ikke, at det eksisterende København skal ofres i jagten på metroudvidelse – det er alt andet end bæredygtig byudvikling!

Svar til: Høring 64791 af: Alexander Rygner Holm

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
507

INDSENDT AF
Alexander Rygner Holm

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 8b 4th

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune og Metroselskabet

Se venligst vedlagte høringssvar.

venlig hilsen

Alexander Rygner Holm

MATERIALE:
hoeringssvar - alexander rygner holm.pdf

Til Metroselskabet og Københavns Kommune

Vedrørende høring af Miljøkonsekvensrapport (MKR) for M5 og §25-tilladelse

Indsendt af privatperson Alexander Rygner Holm, Axel Heides Gade 8b 4th

Miljøkonsekvensrapporten er et værdifuldt bidrag til debatten om, hvorvidt og eventuelt hvordan man bør anlægge M5. I høringssvaret herunder vil jeg beskrive, hvor jeg finder Miljøkonsekvensrapport og §25-tilladdelsen mangelfulde, ligesom jeg vil fremhæve resultater fra rapporten og andre steder, der taler for ikke at gennemføre M5 sydlig løsning. Såfremt man alligevel vælger at lave projektet argumenterer jeg for, at man ikke bør anlægge en station ved Bryggebroen.

Kritik af Miljøkonsekvensrapporten

Miljøkonsekvensrapporten antager, at høringen er uden betydning
MKR'en er forudindtaget om, at M5 besluttes og anlægges. Fx skrives der på side 5, at "*Miljøkonsekvensrapporten danner grundlaget for at fastsætte de overordnede og generelle rammer for Metro M5. Disse rammer udgør grundlaget for anlægsloven for Metro M5, som vil blive fremsat og forventeligt vedtaget af Folketinget*" (egen fremhævning). Dette er kritisabelt, fordi MKR viser så store negative konsekvenser i form af flerårig støjforurening og massiv mængde øget tung trafik for naboer samt dårligt klimaregnskab. Dette må forventeligt også få store privatøkonomiske konsekvenser for naboer til byggeriet i form af massive prisfald på ejendomme, mens byggeriet er i gang. Kompensation gives kun for støj om aften- og natten, hvilket må antages ikke at kunne dække det forventede tab og de skader, som naboer bliver påført. Derfor bør beslutningen om at anlægge M5 ikke tages, før de relevante beslutningstagere har gennemgået MKR'en samt høringssvarene.

MKR er vanskelig at læse og mangler konsistens
MKR er vanskelig at læse. Fx kapitlet om støj henvises der til forskellige grænseværdier og forskellige skalaer der ikke forklares eller sættes i kontekst af hinanden. Dette reducerer brugbarheden af MKR i den politiske proces, fordi MKR dermed i mindre grad bidrager til en god og faktuel debat, om hvorvidt M5 bør anlægges. Herunder er et par konkrete eksempler:

- På side 184 anvendes både skalaerne dB (A) L_{Aeq} og Lden dB. Der er dog ikke beskrivelser af, hvordan disse forholder sig til hinanden.
- På side 184 henvises der til to forskellige grænseværdier for støj henholdsvis Byggepladsbekendtgørelsen og København Kommunes grænseværdier for Støj fra Bygge- og anlægsarbejder. Som læser er det vanskeligt at vide, hvilke grænseværdier der er gældende.

MKR'en er ikke konsistens i sine beskrivelser på tværs af kapitler. Her kan også nævnes to eksempler:

- Faserne kaldes ikke det samme igennem hele rapporten. Det gør det meget svært at få et overblik over, hvad der kommer til at ske hvornår for de enkelte stationer. Fx i projektbeskrivelseskapitlet (side 117) er faserne beskrevet "forberedende arbejde; stationer, byggegrubeindfatning; stationer, udgravning og støbninger; tunnelboring …", mens i bilag 2 beskrives faserne med numre "Fase 0.1 Etablering af indfatningsvægge; Fase 1.1 Kapning af pæletoppe og etablering af afstivning; Fase 2.1 Udgravning i øverste jordlag; Fase 2.2 Udgravning i kalk;".
- Antallet af lastbiler byggeriet kræver er forskelligt i de forskellige kapitler. På side 153 er der beskrevet, at der ved Bryggebroen kommer 5 og 20 henholdsvis i "Byggegrubeindfatning" og "Udgravning". I bilaget side 26-29, står der at der kommer 4 lastbiler i timen i de faser, som antages at være de samme som beskrevet på side 153.

Miljøkonsekvensrapportens resultater

Metroen er ikke en gevinst for klimaet.
Kollektiv trafik beskrives ofte som et klimavenligt alternativ til privatbilisme. Det er i mange tilfælde også korrekt, men det ser dog ikke ud til at være tilfældet med M5. Selve anlægget af den sydlige løsning vil medføre ca. 0,40-0,46 mio. ton CO_2e svarende til den årlige udledning fra ca. 200.000 benzinbiler. Dertil kommer nedtagning af to vindmøller som ifølge MKR vil medføre en øget udledning på ca. 0,09-0,14 mio. tons CO_2 over deres tilbageværende levetid. Selv hvis målet om at reducere udledninger fra anlægget med 50 pct. vil der være tale om en meget stor udledning fra et enkelt projekt.

Klimagevinsten ved metroen består i den mængde af ture i benzin- og dieselbiler, som ikke længere bliver foretaget. Ifølge MKR vil "146.000 påstigere (…) dagligt benytte M5 ved Sydlig Løsning i 2070", mens antallet af ture i den kollektive transport kun vil stige med 55.000 (også dagligt må det formodes). Hvilke transportmidler disse 55.000 ture ellers ville være blevet foretaget med er ikke tydeligt beskrevet i rapporten, men det fremgår at påvirkningen for biler, cykler og gående vurderes at være "neutral". Hvis det skal forstås sådan, at hele stigningen på 55.000 ture med kollektiv transport er nye ture, så vil der ingen klimagevinst være fra projektet. Selv hvis de 55.000 ture var ture, der ellers var foretaget i personbiler, så vil en meget væsentlig del af disse være elbiler. Ifølge Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets Klimastatus og -fremskrivning 2024 vil 50 pct. af bilbestanden være elbiler i 2035, mens den i 2070 må forventes at være 100 pct. omstillet til nulemissionskøretøjer. Dermed må der forventes en meget lille, hvis nogen overhovedet, klimagevinst fra metroens drift til at opveje for de store udledninger i forbindelse med anlæg.

Støjniveauet fra anlæg vil gøre lejligheder ubeboelige i lang periode
M5 bliver et omfattende projekt med meget stor støjpåvirkning af naboer til byggeriet. Der forventes at være støj i større eller mindre omfang i perioden 2026-2033. I et område med mange børnefamilier er det en meget væsentlig del af en barndom, der derfor bliver markant støjpåvirket. Hvor stor skade det gør på børn, har

jeg ikke ekspertisen til at kommentere, men jeg bemærker, at det gør MKR'en heller ikke. WHO skriver på deres hjemmeside om konsekvenser for børn ved længerevarende støjforurening: "*Impairment of early childhood development and education caused by noise may have lifelong effects on academic achievement and health.*"

Specifikt for stationen ved Bryggebroen vil der være en meget stor støjpåvirkning. I rapportens proceskapitel fremgår det, at de mest støjende aktiviteter kan vare fra 2027 til 2030, mens det i støjkapitlet fremgår, at fase 0.1-2.2 vil tage 17 måneder. Af bilaget kan man se, at den nærmeste facade vil blive påvirket med op mod 87 dB. For den mest larmende aktivitet i fase 0.1 vil der endda være mulighed for natarbejde. Dermed overskrides Københavns Kommune grænser i ekstraordinær grad ligesom WHOs anbefalinger til støjforurening bliver markant overskredet.[i]

Befolkningstætheden i Axel Heides Gade er meget stor, hvor de fleste bygninger har 5-7 etager. Der er mange familier med små børn. Selv når der ikke er aften- og natarbejde vil der være støjforurening fra 7 om morgenen til 18 om aftenen. I mange børnefamilier vil dette tidsrum udgøre 80-90 pct. af børnenes vågne tid, hvori det vil være vanskeligt at have vinduer åbne eller være på legepladser i nærheden

Alt i alt bliver lejlighederne i Axel Heides Gade ubeboelige i en periode på 1½-4 år på grund af støj. Det er en meget stor indgriben i folks liv. MKR eller §25-dokumentet har ikke vist, hvorfor så stor indgriben kan retfærdiggøres, hvilket uddybes i senere afsnit.

Overvågning af støj bør gøres af uvildige
Det er kritisabelt, at Metroselskabet står for overvågning og dokumentation af støjforurening. Der kan nemt komme situationer, hvor der kan sættes spørgsmålstegn ved Metroselskabets uvildighed. Københavns Kommune bør derfor kræve, såfremt man gennemfører M5-projektet, at en uvildig organisation står for målingerne, som kan blive afgørende for, hvem der får ret til kompensation/genhusning/overtagelse af ejendom.

§25-tilladelse bør være betinget af reel erstatning til støjforurenede naboer
Støjhandlingsplaner er ikke en reel foranstaltning. Alligevel lægger Københavns Kommune på side 10 vægt på, "at støjhandlingsplaner og de beskrevne afværgeforanstaltninger samlet kan reducere støjen fra anlægsarbejderne væsentligt". Såfremt der var gode metoder til at reducere støjen, så kunne man stille krav om, at disse metoder blev anvendt. Men det må forstås på MKR, at der ikke findes sådanne metoder, så Københavns Kommune bør i §25-tilladelsen derfor ikke basere sin afgørelse ("lægge vægt") på, at der stilles krav om disse støjplaner.

Hvis Københavns Kommune giver tilladelsen, bør Kommunen være ærlige omkring, at der for så vidt angår den meget store påvirkning fra støj fra byggeriet ikke er gode afværgeforanstaltninger. I den forbindelse bør kommunen betinge tilladelsen af, at Folketinget tilbyder en reel og passende kompensation for støjforureningen til de berørte naboer, herunder at der også gives kompensation for støjforurening i løbet af dagtimer, hvilket følger af argumentationen i tidligere afsnit.

Stationen ved Bryggebroen bør ikke gennemføres
Stationen vil efter min vurdering gavne utroligt få. Jeg kender ikke mange, der vil få stor gavn af den sammenlignet med de muligheder der er i dag (metrostationen ved Fisketorvet, metrostationen ved Islands Brygge). På høringsmødet blev der ligeledes ytret (med stort bifald fra de øvrige fremmødte), at der ikke er ønske på Islands Brygge om at få en metrostation yderligere. Stationen bør derfor ikke gennemføres selv hvis M5 besluttes.

Jeg påpegede det manglende behov for stationen til høringsmødet. Metroselskabets repræsentanter mente dog, at stationen ville være relevant for mange af dem, som i dag cykler over Bryggebroen. Det er dog forhåbentligt ikke Københavns Kommunes hensigt at reducere antallet af cyklister, og derfor bør denne overflytning af trafik fra cykel til M5 ikke tillægges nogen større værdi. Der udestår dermed en god argumentation for, hvorfor der er behov for metrostation Bryggebroen.

Min anekdotiske argumentation underbygges af MKR'en. Denne viser, at Bryggebroen station vil være den mindst benyttede af alle stationerne med kun 7.000 daglige påstigninger i 2070. Ifølge Islands Brygge Sogn bor der ca. 18.000 mennesker på Islands Brygge,[ii] og udsigten til at øge befolkningstætheden på Islands Brygge er begrænset. Sammenholdt med at der allerede er en metrostation på Islands Brygge virker 7.000 daglige påstigninger, som et meget højt tal. Tidligere prognoser fra metroselskabet har ligeledes vist sig at være overvurderet,[iii] og de 7.000 påstigninger må derfor betegnes som et overkantsskøn.

Hvis Kommunen eller Metroselskabet mener, at der bliver for langt mellem Københavns Hovedbanegård og DR Byen station, kan man overveje at bruge den allerede eksisterende metrostation ved Fisketorvet eller anlægge en station ved Sturlasgade, som beskrevet ovenfor. På Sturlasgade er der et stort areal, færre naboer meget tæt på et eventuelt byggeri, og metrolinjen fra Hovedbanegården til DR byen vil være mere lige og dermed kortere. En station i Sturlasgade vil kræve, at institutionerne i nærheden flyttes, hvilket evt. kunne gøres via udflytterbørnehave eller lignende.

Konklusion

Der mangler en samlet vurdering af projektet
De mange negative miljøkonsekvenser, som beskrives i MKR, fejes af bordet i et kort afsnit til sidst i §25-tilladelsen. Her henvises der til, at metroen er et materielt gode, og at der skabes bedre mobilitet i byen. Intet sted i MKR eller §25-tilladelsen er der henvisning til cost-benefit-analyser, samfundsøkonomiske beregninger eller lignende, der viser, at metroen samlet set er en god ide, når man tager alle de mange og store negative konsekvenser, som især anlægget af M5 medfører.

Meget tyder på, at M5 er en dårlig samfundsøkonomisk investering. Baseret på erfaringerne fra Cityringen beskriver nogle af Danmarks førende transporteksperter som Otto Anker Nielsen og Ismir Mulalic, at samfundsøkonomien ved metro er ringere end tidligere forventet.[iv] Mogens Fosgerau, professor i transportøkonomi ved

Københavns Universitet udtaler endda: "Hvis spørgsmålet er, om metrobyggeri kan betale sig for samfundet, så er det ikke sikkert. Det viser samfundsøkonomien også i den første metro. Den var nemlig ret dårlig".[v]

Hovedpointer til Københavns Kommune
Baseret på ovenstående vil jeg foreslå Københavns Kommune følgende

- M5 sydlig løsning bør ikke gennemføres.
- Københavns Kommune bør betinge en eventuel godkendelse af M5 af, at der udbetales passende kompensation for de sundhedsrisici, gener og økonomisk tab, som naboer bliver påført.
- Såfremt sydlig gennemføres bør der ikke anlægges en ny station på Islands Brygge.

---

[i] https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/noise
[ii] https://www.islandsbryggessogn.dk/sognet-deles-i-to-sogne
[iii] https://ing.dk/artikel/nye-passagertal-den-koebenhavnske-metro-lander-langt-under-prognosen?check_logged_in=1; https://ing.dk/artikel/trods-passagerrekord-er-metroen-10-millioner-bagud;
[iv] https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/halvtomme-tog-til-25-milliarder-metro-har-langt-faerre;
[v] https://www.building-supply.dk/article/view/1028505/trafikforskere_mere_metro_i_kobenhavn_er_ikke_nodvendigvis_den_bedste_losning

Svar til: Høring 64791 af: Malin Schmidt

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
506

INDSENDT AF
Malin Schmidt

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej

HØRINGSSVAR

Kære politikere

Jeg bor i et hus fra 1905 på Luganovej i et villakvarter (GF Valhal), som består af bevaringsværdige murermestervillaer i den mest følsomme kategori, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten kapitel 8.1.1. Tabel 8.1. M5 er altså planlagt til at løbe under dette kvarter med over 100 år gamle huse med utidssvarende fundamenter uden isolering mod grunden. Risikoen er altså stor for at der forplanter sig strukturlyd og vibrationer i husene og at et stort antal mennesker kommer til at skulle leve med graverende konsekvenser af disse beslutninger i fremtiden jf. notat fra UKs department for transport.

Hvorfor ikke lægge metroen uden om de gamle villakvarterer Kongedybs Alle, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej, men i stedet føre den langs Kastrupvej, under byggelegepladsen og Sundby Kirkegård, der nu er park?

Mere end 500 klager over strukturlyd og vibrationer fra Olufsvej, Brumleby, Carit Etlarsvej etc. og diverse erstatningssager, hvor Metroselskabet blev dømt til at betale erstatning, viser, at vi bør tage ved lære af de tidligere problemer. Derfor sætter jeg spørgsmålstegn ved følgende:

Er der evidens for en dybde på kun 8-15 m: Til borgermødet Islands Brygge kulturhus, blev der sagt, at det ikke er af betydning for støj og vibrationer, hvor langt metroen ligger under jordens overflade. Det vil sige, at det er ligegyldigt om den ligger 8-15 meter, som M5 er planlagt til, eller 18-35m, som de nuværende metrolinjer typisk ligger på. Er der evidens for denne påstand? Altså at metroens dybde er helt uden betydning for strukturlyd og vibrationer i driftsfasen? Og kender Metroselskabet konsekvenserne ved at lægge M5 så højt for vores bevaringsværdige huse med utidssvarende fundamenter og den støj og vibrationer, vi som beboere kommer til at leve med?

Det er i den københavnske metro ikke fortilfælde med så højtliggende en metro. Erfaringer fra andre ikke dybe metrolinjer, som f.eks. Paris eller Budapest viser, at der er hyppige klager over støj og vibrationer fra folk, der bor over eller tæt på.

Vil man garantere os, at der bruges den bedst mulige teknologi? Der blev også sagt på

borgermødet, at man vil benytte de til den tids bedste teknologi, for at undgå støj og vibrationer i bygninger over og tæt på M5. Det gjorde man ikke i M3, hvor en rapport fra Rambøll viste, at man kun brugte den tredje bedste teknologi for at undgå støj og vibrationer. Kan vi få en garanti for, at man vil gøre, hvad man kan ift. dette til gavn for byens borgere? Kan vi få en garanti for, at man vil gøre, hvad man kan, også selv om dette øger prisen på M5?

Hvorfor mener man, at grænseværdierne kan bruges til denne særlige type støj? De grænseværdier ift. støj er 30 år gamle (1997) og lavet lang tid før, man i Danmark havde en metro. Det er utidssvarende ift. denne transportform at støjen måles som et gennemsnit over 10 minutter, da metrotogs-peaket på 2-3 sek. Vil kunne være 3-5 gange det tilladte, uden at grænseværdierne overskrides.

Forslag:

1. **At man anlægger metrolinjen dybere**, altså ned på niveau med M1 og M2, der vil skåne de gamle bevaringsværdige villakvarterer omkring Lergravsparken og det islandske kvarter for både støj og vibrationer, samt de bygningsskader, som disse gamle, bevaringsværdige huse utvivlsom vil få. Argumentet for en mindre dyb placering handler om CO2-udledninger. Men vi skal ikke bare leve med denne metro under anlægsfasen, men permanent.
2. **At man omlægger linjeføringen**, så den fra Lergravsparken bliver lagt under Kastrupvej, Byggelegepladsen og Sundby Kirkegård, der for nylig blev bygget om til park. På den måde vil den berøre langt færre mennesker med lyd og vibrationer i driftsfasen, samt skåne de bevaringsværdige huse fra sætningsskader.
3. **At man bruger den bedst mulige teknologi**. Rambøll beskrev i sit notat 2, katalog over mulige tiltag til reduktion af støj fra 06.12.19, der kom efter støjklagerne fra beboerne over og tæt på M3, at man ville kunne reducere støj og vibrationer ved at: Lægge en dæmpemåtte i gummi, der vil give en reduktion af vibrationer og strukturlyd fra 50-60 Hz og opefter. Ved at udvide sporvidden. Ved at smøre skinnerne hyppigere. Ved at bruge et bedre sporlegeme end det, der er brugt i M3 (STD. LVT til LVT HA) etc.
4. **At revidere grænseværdierne, så de svarer til den type støj, en moderne transportform som metroen udgør.**

Ikke til gavn for Amager: Metrolinjen M5 får ikke forbundet Amager synderligt bedre. Der kommer en ny station på Sundby Øster Plads og afstanden til DR Byen, som allerede nu har sin egen metrostation, bliver 1,8 km., hvilket er længere end i andre byområder, hvor afstanden mellem stationerne ligger med en afstand på mellem 800-1000 m til hinanden. Store strækninger af M5 over Amager er planlagt til at løbe under de bevaringsværdige villakvarterer GF Øresund, GF Valhal, det islandske kvarter.

Konklusion: Denne metrolinje handler om Lynetteholmen og ikke om byens borgere på Amager, der kommer til at leve med generne, men får minimal gavn af denne nye linje.

Med håbefulde, men bekymrede hilsner, Malin Schmidt

Svar til: Høring 64791 af: Banedanmark

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
505

INDSENDT AF
Banedanmark

BY
København V

POSTNR.
1577

ADRESSE
Carsten Niebuhrs Gade 43

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen

Banedanmark har disse bemærkninger til Miljøkonsekvensrapport for Metrolinje M5:

Afsnit 3.4 - Projekter med kumulative effekter:

Banedanmark arbejder på en række projekter, der potentielt kan medføre kumulative effekter:

- Projektet ”Forenkling af København H” er ikke nævnt. Banedanmark forslår, at projektet nævnes. Projektet har planlagt udførelse i årene 2030-2031, og det bør derfor angives som et projekt med mulig kumulativ effekt. Jf. afsnit 4.10 kan projektet være samtidig med udgravninger og støbninger på stationen og tunnelboring under Københavns Hovedbanegård.
- Projektet ”Helhedsplanen for jernbanen i hovedstadsområdet” er ikke nævnt. Banedanmark forslår, at projektet nævnes som et eventuelt projekt.
- Projektet "Automatisering af S-banen (stationer og strækninger)" er ikke nævnt. Banedanmark forslår, at projektet nævnes som et eventuelt projekt.

Afsnit 4.3.2:

- Til beskrivelsen omkring skift/transfertunnel, vil Banedanmark gerne bistå med faglig sparring og koordinering, da vi har et omfangsrigt materiale, der kan være med til at uddybe beskrivelserne.
- Banedanmark anbefaler, såfremt den nævnte transfertunnel under sporene på Københavns Hovedbanegård ikke tilvælges, at der tænkes i alternative løsninger for at undgå fremtidige trængselsproblemer.

Afsnit 4.3.13

- Banedanmark foreslår, at der evt. etableres et samarbejde med Banedanmark om at undersøges en transfertunnel på Østerport Station i forbindelse med at der skal etableres omstigningsfaciliteter for passagerer der skal skifte mellem metro og tog.

Afsnit 4.8.3

- I tæt bebyggede områder, og i særdeleshed ved Københavns Hovedbanegård, forslår Banedanmark, at det bør undersøges om stations- og transversalkammerets indfatningsvægge kan udføres som slidsevægge, fordi arbejdstakten er 3-4 gange hurtigere og uden det går på kompromis med miljømæssige forhold. Den hurtige arbejdstakt reducerer den tid, hvor adgang til Københavns Hovedbanegård og Østerport Station er begrænset.

Afsnit 6 .4

- Banedanmark foreslår, at DSB høres ifm. midlertidig nedlæggelse af ca. 1500 cykelparkeringspladser ved Københavns Hovedbanegård og Østerport Station.
- Det bemærkes at Tabel 6.12 ikke stemmer overens med Tabel 6.10.

Afsnit 21

- Banedanmark anbefaler, at afsnit 21 uddybes. Banedanmark forslår fx at der i afsnit 21.4 indarbejdes en beskrivelse omkring trafik.

Venlig hilsen

Banedanmark

Svar til: Høring 64791 af: HOFOR A/S

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
504

INDSENDT AF
HOFOR A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION
HOFOR A/S

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er HOFORs høringssvar til M5 Miljøkonsekvensrapport.

MATERIALE:
m5 hofor hoeringssvar mkr 2024.pdf

Modtager: Københavns Kommune og Trafikstyrelsen
Afsender: HOFOR A/S

Spildevand og Klima, HOFOR A/S
E-mail eist@hofor.dk
Dato: 24.09.2024

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

Københavns Kommune har igangsat offentlig høring af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5. Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til forslaget. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S. Kommenteringen er udarbejdet som henvisninger til materialet offentliggjort d. 1. august 2024.

Forberedende ledningsarbejder
Den foreslåede linjeføring for M5 medfører en række større og mindre omlægninger af ledninger, der forsyner københavnerne med vand, spildevand, fjernvarme, fjernkøling og gas. HOFOR finder det positivt, at ledningsomlægninger afledt af metroprojektet omfattes af M5 miljøkonsekvensrapporten.

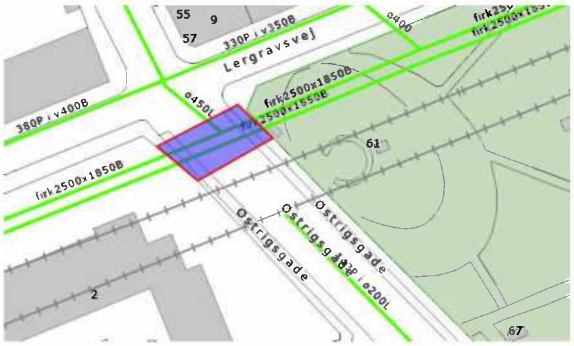
Det er dog uklart, om miljøkonsekvensrapporten har vurderet alle væsentlige, potentielle miljøpåvirkninger af ledningsarbejderne, herunder støj, vibrationer, grundvandshåndtering og støv. Fx er det uklart, om man i vibrationsanalysen også har undersøgt evt. vibrationer forårsaget af ledningsomlægninger, hvilket bl.a. kan vise sig at være tilfældet ifm. ledningsomlægningerne på Københavns Hovedbanegård. HOFOR påpeger vigtigheden af, at miljøkonsekvensrapporten omfatter alle de væsentlige, potentielle miljøpåvirkninger af de forberedende ledningsarbejder. HOFOR står til rådighed for nødvendige oplysninger i den forbindelse.

Det er uklart, om Københavns Kommunes vilkår om, at kommunen skal godkende en støj- og støvhandlingsplan, også gælder for større ledningsomlægninger. HOFOR ønsker afklaring af dette.

Københavns Hovedbanegård
De omfattende ledningsomlægninger ved Københavns Hovedbanegård forventes at strække sig over en periode på op til 2½ år. Det indebærer, at ledningsarbejderne pt. ikke forventes afsluttet før Metroselskabets udmeldte deadline ultimo 2027. HOFOR og Metroselskabet er i dialog.

Lergravsparken
I miljøkonsekvensrapporten anslås, at ledningsomlægningerne ved Lergravsparken forventes at tage 6 måneder. HOFOR vurderer på nuværende tidspunkt, at

ledningsomlægningerne forventes at tage op til 1 ½ år. Der gøres også opmærksom på, at der i kørebanearealet ved krydset Østrigsgade/Lergravsvej ligger store spildevandsledninger, som ved tung trafikbelastning fx i forbindelse med anlæg af metrostation risikerer at få reelle skader. HOFOR har oplyst Metroselskabet, at der er behov for at finde en løsning som enten friholder ledningerne for tung trafikbelastning eller at Metroselskabet kan give dispensation til nedgravning af en aflastningsplade i nærheden af M2 Lergravsparken Station, jf. billede.



Vindmøller på Prøvestenen

Vindmøllerne på Prøvestenen skal nedtages som følge af placeringen af M5 Kontrol- og Vedligeholdelsescenter. HOFOR ønsker sammen med Københavns Kommune og Metroselskabet at afsøge mulighederne for at genopføre vindmøllerne i forbindelse med den nye stormflodssikringsvold omkring Kontrol- og Vedligeholdelsescentret.

Udløbspunkt UØ124

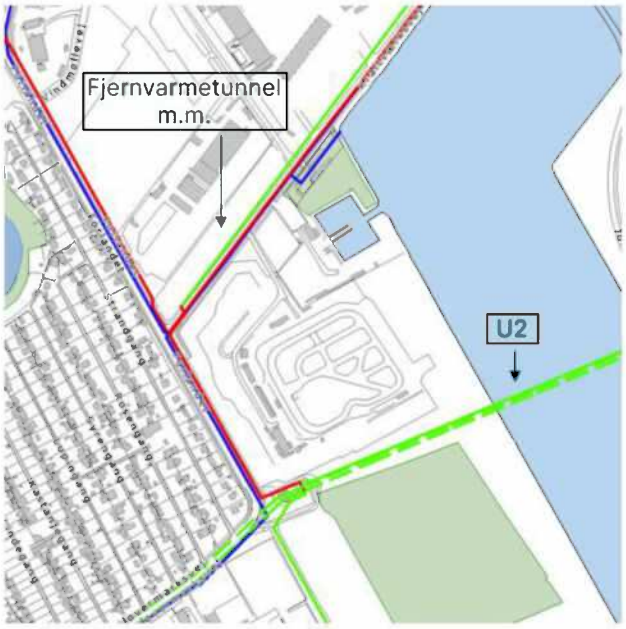
Opfyldningen af Prøvestenskanalen syd for Prøvestensbroen påvirker udløbet fra kanalen for enden af Prags Boulevard, UØ124. UØ124 er den eneste aflastningsmulighed for hele afløbssystemet på Østamager. Hvis ikke disse vandmængder uhindret kan udledes via kanalen ved UØ124, vil der ske opstuvninger og oversvømmelser formentlig flere steder på Østamager. Det er derfor HOFORs krav, at den nye løsning muliggør samme uhindrede flow. HOFOR er i dialog med Metroselskabet om løsninger. Der gøres opmærksom på, at det er uafklaret, om ændringerne medfører behov for ny udledningstilladelse. HOFOR opfordrer til, at der findes en løsning, som kan håndteres inden for eksisterende udledningstilladelse, idet en ny udledningstilladelse kan risikere at forsinke M5.

HOFORs lager på Forlandet 29

HOFOR gør opmærksom på, at såvel højbane som tunnel på strækningen v/ Prags Boulevard Øst til Margretholms Havn vil påvirke HOFORs samlede forsyningslager på Forlandet 29 i en sådan grad, at det er usikkert, hvorvidt lokationen fortsat kan anvendes til lager. HOFOR anvender i dag hele området til lagerføring af materialer til drift og vedligehold af hovedstadsområdet forsyningsledninger. Det forventes at være vanskeligt og bekosteligt for HOFOR at finde tilsvarende lagerkapacitet i Hovedstadsområdet. Løsningen med tunnelføring, herunder skakt på lagerarealet, vurderes at være mindst indgribende ift. en

fortsat fremtidig anvendelse af Forlandet 29, hvorimod M5-løsning med såvel dæmning som viadukt formentlig vil være væsentligt mere problematisk.

Undgå omlægning af kritiske ledninger
HOFOR bemærker, at en evt. dæmning ikke bør placeres ovenpå de kritiske forsyningsledninger U2 umiddelbart syd for gokartbanen samt at krydsning af Kraftværksvej skal ske så fjernvarmetunnelen og andre kritiske ledninger friholdes.



Adgang til Amagerværket
HOFOR gør opmærksom på, at adgangsveje via Kraftværksvej og Vindmøllevej må holdes tilgængelige (byggefase og drift), så værkets drift ikke hindres af manglende mulighed for f.eks. olie-, flis- og, asketransporter m.m. med lastbil.

Svar til: Høring 64791 af: Lasse Lavrsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
503

INDSENDT AF
Lasse Lavrsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 5, st

HØRINGSSVAR

Kære Beslutningstagere

Jeg er som borger i København dybt forundret og bekymret for beslutningen om at gennemføre M5-projektet i den form, det har nu. Særligt er jeg bekymret for de støjgener det åbenlyst i sin nuværende form og linjeføring vil påføre beboerne i de historiske villakvarterer på Amager både under anlægsfasen og i driftsfasen.

1) Der er ingen fortilfælde for kun at lægge metroen i 8-15 meters dybde, og med erfaringerne fra Østerbro og Frederiksberg, der er markant dybere, må der være en meget stor risiko for betydelige støjgener for særligt villaerne omkring Kongedybet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej. Hvad er grunden til at lægge den højt andet end kortsigtet besparelse på økonomi og en smule Co2-udledning, der i forvejen er enorm med hele projektet?

2) Udregningsmetoderne for grænseværdier, virker forældede. Hvorfor har man ikke lavet nogle tidssvarende, nu hvor man har ulykkelige erfaringer fra fx. Olufsvej på Østerbro, der i øvrigt har ført retssager med sig, som Metroselskabet har tabt. Målemetoderne er 30 år gamle og tager hverken højde for vibrationer eller at metrostøjen ikke bliver mulig at undgå med lydisolerende glas eller lukke et vindue.

3) Med så højtliggende en Metro, er der en meget stor risiko for at de gamle villaer i benævnte kvarterer tager skade. Der findes som nævnt ingen erfaringer med den dybde i kombination med den jordbundstype.

Derfor mener jeg man bør undersøge muligheden for at rykke linjeføringen 10-20 i villakvarteret lige efter Lergravsparkens Station herunder den historiske forening Valhal, der ligger op ad Sundby Kirkegård, således at den i højere grad løber under Kastrupvej og Kirkegården og dermed generer færrest mulige og er til mindst skade for bygningerne på Kongedybet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej – her vil flere hundrede beboer blive berørt ved den nuværende linjeføring samt mere end 50 gamle villaer, der ligger inden for en radius på 10 meter fra de ydre tunnelvæggene.

Med bekymret hilsen

Lasse Lavrsen

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Nielsen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
502

INDSENDT AF
Henrik Nielsen

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Åbakkevej 8

HØRINGSSVAR

Bygningen af metrolinie M5 udgør en betydelig klimabelastning og Co2 øgning. Det er ude af trit med den planetære varetagelse af kloden. Dertil kommer, at der ikke er en rimelig begrundelse for netop denne metro. Den er knyttet op til en massiv udbygning med boliger, arbejdspladser, tunneller og motorveje på Lynetteholm. Et anlæg der endnu ikke er besluttet. Dette i en situation, hvor København ikke kan overholde sine egne klimamål.

Lynetteholm er hverken vedtaget i folketing eller Borgerrepræsentation, derfor bliver en høring som denne uden demokratisk mening. Det kan tilføjes at Transportministeriet i selve grundlaget for M5 angiver, at en række normale planlægningsbestemmelser sættes ud af kraft: Fingerplan 2019, kommune- og lokalplanbestemmelser. Eksisterende fredninger kan tilsidesættes.

I den offentliggjorte miljøvurdering er klimabelastningen kun beskrevet på 2 af 600 sider. Her står, at forskellige linjeføringer kan give en faktor 2 forskel i Co2 belastning og at højbaner udleder mindre Co2 end en boret tunnel. Der er ikke angivet nærmere overvejelser eller beregninger af evt. alternativer til metro. Det oplyses, at der i anlægsfasen på 8 år vil blive udledt mellem 19.000 og 49.000 tons Co2, hvilket udgør en betydelig klimabelastning. Er der samfundsmæssige overvejelser der gør denne klimabelastning nødvendig? Vil den sænke den nuværende Co2 belastning i København? Den hidtidige metroudbygning har ikke sænket Co2 fra kørsel med bil. Hvor meget er det i forhold til Københavns kommunes klimaplaner? Vil produktionen af materialer til metroen ikke blive medregnet, da de hentes udenfor kommunen?

Interessant er det også at se på affald og forurenet jord. Anlægget indebærer at der skal bortfjernes store mængder muck (?) og opgravet jord. Efter gældende regler, ja, men hvordan? På hvilken måde? Det angives, at der generelt i flere områder, hvor der skal graves ud til metro, er konstateret kraftig jordforurening, men at det vil blive nyttiggjort (?) i Lynetteholms godkendte modtageanlæg. Hvad er

omkostningerne ved det? Miljømæssigt og økonomisk. En ny Nordic Waste sag?

Københavns kommune kan bidrage til at sænke vores og klodens Co2 belastning ved ikke at bygge M5 og stoppe vækstplanerne for Lynetteholm. Der kan skabes andre nye fornuftige grønne løsninger, så vi i det rige Danmark ikke øger Co2 udledningen og medvirker til de i dag mange synlige klimakatastrofer, der især rammer de fattige lande. Der har været lagt alt for megen vægt på vores egen klimatilpasning og ikke forebyggelse af Co2 udledning.

Svar til: Høring 64791 af: Hans Troldahl

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
501

INDSENDT AF
Hans Troldahl

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 20

HØRINGSSVAR

At metroen skal føres under de gamle villakvarterer ved Kongedybet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej finder jeg ugennemtænkt.
Hvorfor ikke under byggelegepladsen og den gamle kirkegård (ved Kastrupvej), der nu er under udvikling til parkområde?

Villaerne i området er gamle og har utidssvarende fundamenter og mure. Det er ikke holdbart, når der er lagt op til, at
metroen skal køre kun 8-15 meters dybde under de over 100 år gamle bygninger.

Er placeringen af den nye metrolinje slet ikke vurderet ud fra hensynet til de berørte beboere og de gamle bygninger? Ligger der mon en undersøgelse til grund for, at den nye metrolinje generer færrest mulige beboere netop her?

Svar til: Høring 64791 af: Indre By Lokaludvalg

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
500

INDSENDT AF
Indre By Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Indre By Lokaludvalg

BY
Kbh V

POSTNR.
1550

ADRESSE
Rådhuspladsen 1

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede høringssvar fra Indre By Lokaludvalg.

MATERIALE:
indre by lokaludvalg om miljoekonsekvensrapport for metrolinje m5.pdf

Indre By Lokaludvalg

24. september 2024
J.nr. 2024-0311847

Økonomiforvaltningen

Udgangspunktet

Indre By Lokaludvalg mener, at M5 i hovedsagen er et infrastrukturprojekt til facilitering af byudvikling i Østhavnen: specifikt Lynetteholmprojektet (med en planlagt befolkning på 44.000 og 26.000 arbejdspladser) og Refshaleøen.

Miljøkonsekvensrapporten skal danne grundlag for fremsættelsen af et anlægsforslag for M5.

Vedtagelsen af en anlægslov for M5 i Folketinget forudsætter en offentlig høring i form af en miljøkonsekvensvurdering tillige med en §25-tilladelse ifølge miljøvurderingsloven. Når høringsresultatet er besluttet kan anlægsloven vedtages og en §25-tilladelse meddeles af Transportministeren og Borgerrepræsentationen.

Transportministeriet har meddelt, at Fingerplan 2019 og eksisterende fredninger kan sættes ud af kraft i form af en §25-tilladelse.

Af Fingerplan 2019 fremgår det, at delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlæg Lynetten) er udpeget område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og andre typer arealanvendelse må ikke planlægges.

Af Fingerplan 2019 fremgår det også, at Østre Anlæg og Kastellet ligger i en grøn bykile af regional betydning. De er omfattet af fredninger.

Det er disse bestemmelser i Fingerplan 2019, som Borgerrepræsentationen og Transportministeren kan se bort fra, når en anlægslov er blevet vedtaget.

Konsekvenser af en realisering af M5 jf. Miljøkonsekvensrapporten
En stor trafikal påvirkning i form af tung lastbiltrafik:

- Ca. 35.000 lastbilture pr. år fordelt over otte år.
- Ved byggepladser en lastbil hver 3. til 4. minut.
- Nedlæggelse af parkeringspladser for biler og cykler ved en række arbejdspladser i anlægsperioden. Det går specielt ud over parkeringspladser ved Hovedbanegården (30-40 bilparkeringspladser og 1.010 cykelparkeringspladser) og Østerport (50 bilparkeringspladser og 450 cykelparkeringspladser)

- Lukning af vejstrækninger ved Hovedbanegården og Østerport Station
- En række træer må lade livet.
- Støjpåvirkninger i anlægsfasen vurderes at være store. Eksempelvis vil der ved byggepladsen Københavns Hovedbanegård opleves en støjpåvirkning ved husfacader på op mod 91 dB.

Lokaludvalget beder om at følgende undersøges

- Trafikpåvirkningen og støjpåvirkningen i anlægsfasen i Indre By isoleret set.
- Trafikpåvirkningen og støjpåvirkningen i anlægsfasen generelt og i Indre By isoleret set, hvis M5 bores fra Lynetteholm-området, så der ikke skal transporteres jord på lastbiler gennem byen til Lynetteholm.

Anlæg af skakt i Østre Anlæg

For at kunne etablere en skakt i Østre Anlæg vil der være behov for en opfyldning af den nordøstlige del af voldanlæggets sø. Vedtagelsen af en anlægslov bemyndiger transportministeren til at fjerne fredningen, som beskyttes via Fingerplan 2019.

Lokaludvalgets holdning

Lokaludvalget fraråder på det kraftigste udgravninger i Østre Anlæg og etablering af en skakt i Østre Anlæg.
Lokaludvalget mener, at en eventuel skakt i dette område skal ligge indenfor "fodaftrykket" af den nuværende Østerport metrostation.

Klimapåvirkning i driftsfasen vil være stor

Nordlig løsning: 153.000 tons CO2e, sydlig løsning: op til 394.000 tons CO2e, dvs. en årlig drivhusgasudledning mellem ca. 19.000 til 49.000 tons CO2e i anlægsfasen over otte år.

Som referenceramme: CO2-udslip i Københavns kommune i 2022.
Samlet CO2e-udslip i 2022 på 811.143 tons, hvoraf vejtrafik som største sektor på 302.938 tons svarende til 37,4 % af det samlede udslip; læg hertil 69.249 tons CO2 fra såkaldt non-road industri.

Inden for vejtrafikken i 2022 var fordelingen som følger på transportmidler: Personbiler med et udslip på 212.297 tons udgjorde 70,1 % og lastbiltrafik med et udslip på 25.113 tons udgjorde 8,3 % ud af totalen fra vejtrafik på de 302.938 tons.

Sammenlignet med udslippet fra lastbiler på godt 25.000 tons i 2022 vil et maksimalt udslip fra lastbiler via gennemførelsen af sydlig løsning på 49.000

tons være et voldsomt spring i den københavnske klimabelastning fra trafikken.

Ændringer i biltrafikarbejdet
Ændringer i biltrafikarbejdet efter anlæg af Lynetteholm med tilhørende infrastrukturanlæg i form af Østlig Ringvej og M5, sammenlignet med en situation uden anlæg af Lynetteholm og infrastrukturprojekter:

Ændringer i biltrafikarbejdet vil blive ubetydelige i Indre By og brokvarterer (-1-2 %), bortset fra Østerbro (+ 3-4 %), og beskeden til meget stor stigning i de ydre bydele. Fremskrivningen peger på en stigning i trafikken på enkelte trafikårer gennem de indre bydele mod bl.a. Østlig Ringvej. For hele Københavns Kommune vil stigningen i trafikarbejdet som resultat af gennemførelse af projekterne være på 10-11 %.

Samlet konklusion
Er alle de nævnte påvirkninger acceptable eller kan man pege på alternative udviklingsveje? Det bør undersøges.

Alternativer til M5
Lokaludvalget beder om at få undersøgt S-banens udbygning med ny S-togstunnel – Eksprestunnelen som et delvist alternativ til M5.

Eksprestunnellen er en tunnelløsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København H i syd jf. Kommissorium for en helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet.

Link: https://www.trm.dk/media/tqjlc1c4/kommissorium-for-helhedsplan-for-jernbanen-i-hovedstadsomraadet.pdf

Eksprestunnellen giver markant kortere rejsetider, høj frekvens og flere direkte forbindelser, samt redundans på S-banen. Eksprestunnellen giver potentielt næsten dobbelt så meget kapacitet på S-banen.

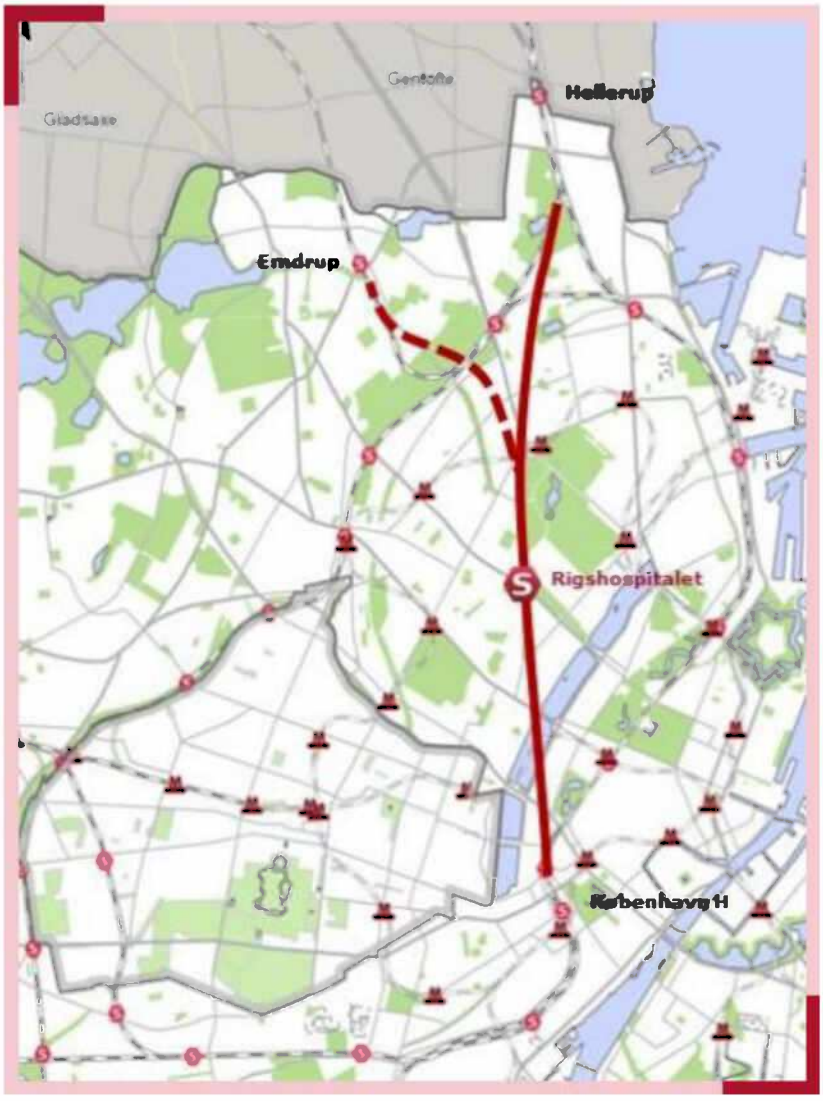
Tunnelen vil give en ny station ved Rigshospitalet, som herved får direkte togforbindelse fra store dele af Hovedstadsområdet og bliver en af Danmarks 10 største jernbanestationer. Der kan også tænkes stationer ved Vibenshus Runddel og ved Forum med skiftemulighed til metroen.

Der er brug for en udbygning af S-banetrafikken i Storkøbenhavn med mange flere afgange, så der er plads til de mange rejsende, der skal overflyttes fra bil til kollektiv trafik.

Allerede i dag er S-banen hele Storkøbenhavns "Grønne Puls". Men selv med den planlagte automatisering af driften med flere afgange, er der brug for mere kapacitet gennem selve København.

En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen.

Metroens kapacitetsproblem under inderhavnen kan løses på anden vis end via bygning af ny metrolinje.



Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson i Indre By Lokaludvalg

Svar til: Høring 64791 af: Ulrik Rasmussen

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
499

INDSENDT AF
Ulrik Rasmussen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 18

HØRINGSSVAR

Jeg bor på Luganovej, der ligger op ad Sundby Kirkegård, hvor metroen (M5) er planlagt at skulle køre fra Lergravsparken St. og gennem vores villakvarter til Amagerbrogade.

Det virker ugennemtænkt at føre metroen under de mere end 100 år gamle huse, i stedet for at rykke linjeføringen måske 10 meter. Så går metroen under byggelegepladsen og den gamle kirkegård, der nu er en park. På denne rute bor der langt færre mennesker i langt færre ejendomme, og den kommer ikke umiddelbart til at løbe under gamle villakvarterer.

Kommer der en metrolinje under de gamle huse, så er der meget stor risiko for, at de slår revner og får sætningsskader - og støj og vibrationer fra metroen vil forplante sig op i husene. Dette vil resultere i en betydelig værdiforringelse af folks ejendomme, og dermed opsparing og påvirke livskvaliteten negativt for beboerne. Det vil gøre det svært at sælge sit hus – ikke alene når metrobyggeriet pågår og når metroen er i drift, men allerede fra nu, på grund af, at metroen kommer.

Da det er planlagt, at metroen ikke skal graves særlig dybt er der overhængende risiko for, at husene vil slå revner og de vil under alle omstændigheder opfange svingningerne og larmen fra udgravning og drift, fordi fundamenterne er fra en anden tid. Kvartererne i området risikerer med meget stor sandsynlighed at blive udsat for støj dag og nat – både i etableringsfase og driftsfase – og gøre boligerne langt mindre attraktive. Der er mange mennesker, der er meget følsomme overfor sådanne rystelser og støj – herunder mig selv – og jeg vil ikke længere kunne bo i mit hus. Hvorfor vælger man at lægge metrolinjen så lavt? Jeg har læst noget om, at blandt argumentere, at der er øgede CO2 udledninger i forbindelse med byggeriet, hvis den skal ligge dybere. Men da metroen vel skal holde 80-100 år, så må det være MEGET marginalt og set over så lang en periode har det næppe den store betydning. Her bør Metroselskabet vægte livskvalitet for de berørte / i København i driftsfasen (i de kommende 100 år!!) højere end en kortvarigt mindre forhøjet CO2 udledning under anlægsfasen.

Jeg har yderligere bemærket, at den grænseværdi-metode der benyttes til støj måles som et gennemsnit over 10 sekunder, hvor peaks er tilladt når bare gennemsnittet ikke overstiger grænseværdien. Et metrotog passerer dog en ejendom på 2 - 3 sekunder og støjen / vibrationerne herfra (i det korte tidsrum) kan være 3-5x det tilladte uden at grænseværdierne overskrides. Det er derfor en upassende metode at anvende. Og med frekvensen at metrotog, vil det blive voldsomt

generende for beboerne.

Jeg siger nej til en metro under de gamle villakvarterer.

Svar til: Høring 64791 af: Bengt Nilsson

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
498

INDSENDT AF
Bengt Nilsson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Region Skåne

BY
Kristianstad

POSTNR.
29189

ADRESSE
Västra Storgatan 12

HØRINGSSVAR

Bilagt finner ni Region Skånes yttrande. Vi sänder yttrandet med förbehåll för att den politiska processen inte är avslutad, vilket planeras ske den 27 september.

MATERIALE:
run yttrande 240821.pdf

Regionala utvecklingsnämnden

Nilsson, Bengt G.
Bengt.G.Nilsson@skane.se

YTTRANDE

Datum 2024-08-21
Ärendenummer 2022-POL000341

Miljökonsekvensrapport för utbyggnad av en ny metrolinje M5 i Köpenhamn

Bakgrund

Köpenhamns kommun har presenterat en miljökonsekvensrapport avseende utbyggnad av linje M5, en ny metrolinje i Köpenhamn.

Region Skåne har i tidigare yttrande ställt sig bakom utbyggnadsalternativ M5 Öst, vilket är det alternativ som bäst tar hänsyn till en framtida utbyggnad av en Öresundsmetro från Malmö till Köpenhamn. I samma yttrande förespråkade Region Skåne att det i samband med miljökonsekvensutredningen borde göras en delutredning för att särskilt belysa möjligheterna till en framtida anslutning av en Öresundsmetro. En sådan utredning har genomförts och Region Skåne bidrog med delfinansiering av utredningen.

Region Skåne avger härunder sitt yttrande över miljökonsekvensrapporten.

Region Skånes remissvar

Som regional utvecklingsaktör ser Region Skåne en stor potential i utbyggnad av bostäder och kollektivtrafik. Liksom i tidigare yttrande anser dock Region Skåne att den föreslagna utbyggnaden av Köpenhamns metro i första hand är en dansk angelägenhet. Region Skånes yttrande tar därför i första hand fasta på möjligheterna att i framtiden förverkliga planerna på en Öresundsmetro.

Region Skåne ser det dansk-svenska samarbetet inom ramen för Greater Copenhagen som mycket angeläget. Inom Greater Copenhagen arbetar parterna tillsammans för att utveckla inte bara den gemensamma geografin, utan även transportmöjligheterna i Danmark och Sverige i helhet. För att säkra fortsatt hållbar tillväxt och utveckling krävs en ökad integration mellan södra Sverige och Själland. Greater Copenhagen pekar ut ett antal viktiga infrastrukturinvesteringar, däribland nya fasta förbindelser över Öresund då Öresundsbron på sikt förväntas få kapacitetsproblem.

Besöksadress: Rådhus Skåne, Västra Storgatan 12
Postadress: Region Skåne 291 89 Kristianstad
Telefon (växel): 044-309 30 00
E-post: region@skane.se
Internet: www.skane.se
Organisationsnummer: 23 21 00-0255

52BE6289-39F2-92D1-F8F8-B6580FBBB72F:4D9DD69E-9237-D64C-AAF3-E784AC0124CE

Öresundsmetron innebär en kapacitetsförstärkning och en möjlighet att ytterligare stärka integrationen mellan Köpenhamn och Malmö. Parterna i Greater Copenhagen är överens om att ytterligare förbindelser behövs, där en svensk-dansk nationell utredning av en Öresundsmetro bör påbörjas så snart som möjligt.

Utifrån miljökonsekvensrapporten, som är väl genomarbetad, gör Region Skåne tolkningen att samhällsnyttan av en utbyggnad av M5 är större än de negativa miljökonsekvenserna.

Region Skåne förordar linjedragningen från Köpenhamns Huvudbangård till Österport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Samtidigt önskar Region Skåne att arbetet för att förverkliga Öresundsmetron går vidare, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5, där ett alternativ med förgreningskammare ger fler möjligheter för inkoppling av en framtida Öresundsmetro.

Anna Jähnke
Ordförande

Anna Pettersson
Utvecklingsdirektör

Svar til: Høring 64791 af: Rosita Flyger

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
497

INDSENDT AF
Rosita Flyger

BY
København, Danmark

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides gade 5B, 3.sal tv.

HØRINGSSVAR

En metrostation (M5) i Axel Heides Gade er en meget dårlig ide. og slet ikke nødvendig, vi har allerede flere offentlige transportmidler bus, S-tog, metro og havnebus i nærheden. Gaden har i øvrigt smukke høje træer som skal bevares ! Endvidere er gaden en cykel-gade som bruges af flere tusinde cyklister dagligt. Beboerne i Axel Heides Gade vil blive plaget af røg, støj og møj i flere år, som ødelægger livskvaliteten dag og nat. Det er en meget dyr løsning for borgerne i Københavns kommune !

Svar til: Høring 64791 af: Helge Sondergaard Hvid

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
496

INDSENDT AF
Helge Sondergaard Hvid

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 8a, 7.th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende miljøvurdering af metrolinjen M5

Metrobyggeriet er til stor gavn for borgerne i København, men til stor gene for et lille mindretal af borgere, der bor op og ned ad byggepladserne. Det er rimeligt at der gøres en stor indsats for at reducere generne for de få.

Vi bor der hvor metrostationen Bryggebroen skal bygges. Her skal der gennemføres et stort jordarbejde. Vi foreslår, at der pålægges entreprenørerne konkrete foranstaltninger for at reducere støjgenerne ved jordarbejdet. Den kan være et krav om at jorden transporteres bort på pram. Stationen kommer jo til at ligge lige ud til vandet. Derudover kan der stilles krav om at de lastbiler der anvendes, skal være elbiler.

En andet forslag går på at lave en permanent spærring af gaden Islands Brygge. Gaden skal alligevel afspærres i hele anlægsperioden. Vi foreslår, at denne afspærring gøres permanent, og at der i forbindelse med byggeriet laves en permanent omlægning af trafikken i området. Islands Brygge bliver i vidt omfang brugt til gennemkørsel, bl.a. for lastbiler, selv om den slet ikke er egnet til det. Området omkring Islands Brygge har en rekreativ karakter, og en stærkt trafikeret gade passer ikke ind her. I forbindelse med byggeriet skal trafikken omdirigeres til andre gader, f.eks. Øresunds Boulevard. Vi foreslår at denne omlægning gøres permanent, og Islands Brygge permanent afspærres.

Svar til: Høring 64791 af: Dorthe Monrad Møller

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
495

INDSENDT AF
Dorthe Monrad Møller

BY
Kbh V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 32 4.th

HØRINGSSVAR
Til rette vedkommende Det er med uendelig stor bekymring, at jeg ser ind i de næste 10 år, som beboer i Reventlowsgade 32. Vores familie har boet i lejligheden siden 1971, da Vesterbro var et hårdt sted at bo. Vi har fulgt udviklingen og forandringerne som Vesterbro har gennemgået. Først Nedrivning af Tuberkulosestationen og opførelsen af DGI- byen, byfornyelsen af Vesterbro (med genhusning) , bygning af M3 og M4 (10 år), Posthusrenoveringen, herefter først bygning af og dernæst nedrivning af Postterminalen og nu opbygning af Posthusbyen. Og så var jeg ved at glemme renoveringerne at Tietgensbro. Vores gade har således oplevet og gennemgået store forandringer. Og de fleste til det bedre. Alle ejendommene i vores karre' blev byfornyet i 90erne. Efter metrobyggeriet, der tog ca. 10 år med larm på alle tider af døgnet, skidt og møg i luften, uendelige antal kørsler med store lastvogne, som sled på både vores nerver, på vej og brolægning og selve bygningerne. Og dernæst, flere gange renoveringer af Tietgensbro igen med larm skidt og møg og kørsler med store maskiner. Gennemgribende restaurering at Rampen med gelænder (i øvrigt bistået af Nationalmuseet) Nu, endelig nu er alle bygningerne i husrækken i vores gade restaureret og malet. Er det spildte kræfter.? Husene fremstår flotte og elegante og giver et værdigt førsteindtryk, når man ankommer med toget til hovedstaden. Selve gaden med pladsen foran husene er reetableret efter metrobyggeriet, og der er plantet træer. De grønne træer, som vores del af byen har savnet så længe. De få vi tidligere havde, blev fældet ved metrobyggeriet. Vi er, som det måske fremgår af ovenstående, ældre medborgere. Vi vil nu kunne se frem til endnu mange år med skidt og møg og larm . Det er ganske urimeligt, når man kan se, at der er plads og muligheder på den anden side af banegraven i Bernstorffsgade. Tænker man på at dette er anden gang mange af os skal dette igennem.? Ydermere kan vi fra vores lejlighed dagligt betragte nye mønstre i menneskemylderet. Allerede nu kan vi se en stor forøgelse af pendlere til og fra Postbyen til Hovedbanegården. Desuden er der nye store flokke af turister og rejsende, som nu kommer til og fra hotellerne i Bernstorffsgade og Carsten Niebuhrsgade . Har man virkelig tænkt, at alle disse nye menneskemængder skal passere Tietgensbro, for at kunne forsvinde ned under jorden helt ovre i Reventlowsgade?. Hvorfor gøre det så besværligt for disse passagerer i fremtiden. Hvad med besøgende til Tivoli? Jeg tror overhovedet ikke at dette projekt er ordentlig gennemtænkt. Bernstorffsgadeløsningen er da på alle måder mere ideel og fornuftig. Bernstorffsgadeløsningen tager både hensyn til os beboere og fremtidige brugere af metroen.

Svar til: Høring 64791 af: Betty Mørch Hansen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
494

INDSENDT AF
Betty Mørch Hansen

BY
Brønderslev

POSTNR.
9700

ADRESSE
Rhododendronparken 93C

HØRINGSSVAR
Jeg håber, at man vil bruge lidt penge på at udsmykke de nye stationer med kunst, ligesom man har gjort på m4-stationerne i Sydhavnen; disse er unægtelig meget kønnere at kigge på end de ensformige gråtonede betonsarkofager I ellers har for vane at bygge.

Svar til: Høring 64791 af: Sabine Hildingborg

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
493

INDSENDT AF
Sabine Hildingborg

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade 19

HØRINGSSVAR

Høringsbrev: Metro som højbane på Margretheholmen – en fejlslagen løsning for fremtidens bymiljø

Kære Københavns Kommune,

Jeg henvender mig som beboer på Margretheholmen for at udtrykke min bekymring over forslaget om at etablere en metro som højbane tværs gennem vores grønne områder. Dette forslag vil ikke blot ændre det visuelle landskab drastisk, men det vil også have alvorlige og varige negative konsekvenser for bymiljøet og livskvaliteten for vores børn.

Børns trivsel på spil

Margretheholmen er i dag en sjælden grøn oase, hvor områdets fodboldbane og grønne frirum er afgørende rekreative steder for kvarterets børn. Disse områder er ikke bare legepladser; de er sociale knudepunkter, der fremmer venskaber og fællesskab blandt børnene. Hvis en højbane føres gennem disse områder, vil det medføre en uoprettelig skade på det sociale liv og trygheden i vores kvarter. Børnene vil miste muligheden for at lege og udvikle sociale relationer i trygge, grønne omgivelser, hvilket kan have langsigtede negative effekter på deres trivsel og udvikling.

Bostedet for autister

Det virker malplaceret, at Københavns Kommune planlægger at etablere et bosted for unge voksne med autisme i nærheden af en højbane, når disse personer, ligesom børnene, har et særligt behov for rolige og trygge omgivelser. En højbane vil skabe en stressende og forstyrrende atmosfære, som vil gøre det umuligt at imødekomme deres behov for fredelige rammer. Det er afgørende, at vi skaber et miljø, der støtter alle borgeres trivsel, herunder dem, der har brug for ekstra ro og stabilitet.

Støjgener – en usynlig trussel

Støjen fra en højbane vil udgøre en betydelig gener, der især vil ramme vores børn, som har brug for rolige omgivelser for leg, læring og søvn. Det er veldokumenteret, at vedvarende støj kan have

alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser, herunder søvnforstyrrelser, stress og langvarige helbredsproblemer. En højbane vil typisk generere støjniveauer på op til 80-90 decibel, hvilket svarer til at være i nærheden af en motorvej. Denne type støj vil ikke kun påvirke de direkte naboer, men vil også sprede sig gennem hele området, hvilket gør vores grønne oaser mindre attraktive for ophold. Den negative påvirkning af livskvaliteten for beboerne, særligt for børnene, er uacceptabel.

Tid til at vælge rigtigt for fremtiden

København har potentiale til at være en af verdens mest fremtidsorienterede og bæredygtige storbyer. Det kræver, at vi vælger løsninger, der understøtter en harmonisk udvikling, beskytter vores grønne områder og sikrer trivsel for vores børn. En højbane tværs gennem Margretheholmen er ikke blot en forkert beslutning; det er en fejlslagen mulighed for at skabe et attraktivt, grønt og sammenhængende bymiljø for fremtidens generationer.

Lad os i stedet overveje en underjordisk løsning for metroen, som vil undgå de støj- og visuelt forstyrrende elementer, samtidig med at den bevarer muligheden for at udvikle et attraktivt maritimt område. Det er tid til at vælge rigtigt for vores børn og vores fremtid.

Med venlig hilsen,
Sabine Hildingborg Holm
Søflygade 19, 1432 København K

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Rørdam

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
492

INDSENDT AF
Thomas Rørdam

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Breidablik Alle 14

HØRINGSSVAR

Jeg tilslutter mig, hvad min grundejerforening har skrevet, det vil sige:

- Metroen skal så vidt muligt ikke gå under beboelse (men i stedet under fx sansestien/ parkeringspladsen ved Persillevej/ Englandsparken).

- Den skal etableres 30-35 meter under jorden ligesom de nuværende metrolinjer og ikke kun 9-12 meter som planlagt.

- Den skal etableres med støjdæmpende skinner.

Svar til: Høring 64791 af: Jørn Graunbøl

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
491

INDSENDT AF
Jørn Graunbøl

BY
Kbh V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 32 4.th

HØRINGSSVAR
Skal man afveje helbredsmæssige omkostninger overfor tekniske løsninger når projekter planlægges? Ja, de langsigtede virkninger af partikel- og støjforurening gennem 8 år for beboerne i Reventlowsgade er et uacceptabelt chancespil. Den tekniske løsning er tunnelboring under Bernsdoffsgade og underjordisk arbejde med stationsfaciliteter - med nedgang placeret ved pladsen ved siden af DSBs kontrolcenter overfor den gamle postbygning (nu hotel). Det kan lade sig gøre ! Det kan derimod ikke lade sig gøre at estimere langtidsvirkningerne af helbredsmæssige skader mht partikelforurening og støj. I Japan og USA har man arbejdet underjordisk i storbyer. Det var måske en idé at lære andre løsninger at kende.

Svar til: Høring 64791 af: Niclas Holm

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
490

INDSENDT AF
Niclas Holm

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade 19

HØRINGSSVAR

Høringsbrev vedrørende metro som højbane gennem Margretheholmens grønne områder

Kære Københavns Kommune,

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring og stærke modstand mod den foreslåede etablering af en metro som højbane, der planlægges tværs over de grønne områder på Margretheholmen. Som beboer i området mener jeg, at en sådan løsning vil have alvorlige og langvarige konsekvenser for vores bymiljø, natur og livskvalitet.

Først og fremmest vil højbanen ødelægge Margretheholmens få grønne områder, herunder fodboldbanen og skoven, som i dag er centrale samlings- og legeområder for kvarterets børn og familier. De grønne områder er allerede begrænsede, ikke mindst på grund af Amagerværkets tilstedeværelse, hvilket gør bevarelsen af dem endnu vigtigere. En højbane vil desuden skabe utrygge områder under og omkring sig, præget af skygger og manglende overblik. Det kan skabe ubehagelige og utrygge byrum, som det er set i mange andre storbyer med højbaneanlæg.

Derudover vil en højbane medføre et væsentligt højere støjniveau i området, hvilket vil forværre både livskvaliteten for beboerne og den visuelle æstetik, herunder udsigten fra højhusene. Den konstante støj fra togene vil påvirke helbredet negativt og gøre det mindre attraktivt at opholde sig udendørs i nærheden af banen.

Højbanen vil også ødelægge den unikke mulighed for at skabe et attraktivt maritimt miljø ved Margretheholms Havn. Potentialet for at udvikle havnen med caféer, butikker og restauranter, som kunne fungere som et centralt bindeled mellem den kommende bydel på Refshaleøen og de eksisterende områder på Margretheholmen, Holmen, Kløvermarken og Christianshavn, vil gå tabt for evigt. En underjordisk løsning vil i langt højere grad understøtte en harmonisk og fremtidsorienteret byudvikling, som undgår fortidens fejltagelser.

Det kan heller ikke udelukkes, at Amagerværket på den lange bane vil blive nedlagt, hvilket vil åbne op for en mulighed for at skabe en sammenhængende bydel langs vandet fra Margretheholmen over Kløvermarken og Benzinøen til Amager Strand. En højbane vil permanent forhindre denne

udviklingsmulighed og fastholde området i en uønsket urban opdeling, som vi allerede ser det på Amager og i Ørestaden, hvor højbaneløsninger har skabt unaturlige og frustrerende barrierer mellem bydele.

Historisk set har banelegemer over terræn aldrig været en optimal løsning i større byer. Et eksempel er strækningen mellem Østbanegade og Kalkbrænderihavnsgade, som har skabt en fysisk opdeling mellem Nordhavn, Langelinie og Østerbro, der hæmmer integrationen af bydelene og borgernes bevægelsesfrihed. Lignende problemer findes i andre storbyer som New York, Berlin og Tokyo, hvor højbaneanlæg har skabt barriereeffekter, støj og forringet livskvaliteten i de omkringliggende områder.

I New York har højbanerne i mange år været kritiseret for deres visuelle og auditive forurening, hvilket har ført til omfattende nedrivningsprojekter for at genopbygge byområderne på gadeplan og skabe et mere sammenhængende bybillede. I Berlin har højbanerne på lignende vis skabt utrygge områder og forringet livskvaliteten for nærområdets beboere. Tokyo oplever også problemer med støj og vibrationer, der forstyrrer dagligdagen for de nærliggende beboere.

Andre storbyer, som Chicago, har også oplevet udfordringer med højbaner. Det berømte "L" tognetværk skaber ikke kun støj, men også mørke, utrygge områder under skinnerne. I London har DLR-højbanen hæmmet integrationen af flere bydele, mens Paris og São Paulo ligeledes har set, hvordan højbaner kan skade både bymiljøet og beboernes livskvalitet.

Derfor er det tydeligt, hvorfor mange storbyer, herunder København, i dag diskuterer nedgravning af veje og jernbaner for at fremme grønne byrum og reducere trafikstøj. Debatten om nedgravning af Åboulevarden og Bispeengsbuen er et klart eksempel på, at vi søger løsninger, der både mindsker støj og skaber mere plads til grønne områder til gavn for livskvaliteten blandt beboerne. Samme argumenter er grundlaget for diskussionen om at overdække dele af Lyngbyvejen. Dette bør også gælde for metroprojekter, især når merprisen for en underjordisk løsning er relativt insignifikant sammenlignet med de langsigtede konsekvenser og de potentielle omkostninger ved at nedrive en højbane i fremtiden og erstatte den med en tunnel.

Trafikstøj har velkendte negative konsekvenser for både mennesker og dyr, herunder øget stressniveau, søvnforstyrrelser og nedsat livskvalitet. Derfor er det afgørende, at vi beskytter de få grønne oaser, vi har tilbage i storbyen, i stedet for at erstatte dem med støjende og visuelle barrierer.

Jeg håber, at de ansvarlige myndigheder vil tage disse argumenter til efterretning og revurdere planerne om en højbane til fordel for en løsning, der både tilgodeser byudviklingen og bevarer vores grønne områder. Lad os sikre, at Margretheholm og for den sags skyld hele København forbliver et attraktivt og sammenhængende bymiljø for fremtidige generationer.

Med venlig hilsen,
Niclas C. Holm
Søflygade 19, 1432 København K

Svar til: Høring 64791 af: julie melskens

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
489

INDSENDT AF
julie melskens

BY
København v

POSTNR.
1704

ADRESSE
tietgensgade 66 1th

HØRINGSSVAR
Nej tak til endnu 10 år med metrobyggeri ved Hovedbanegården ud mod Reventlowsgade!!
Forslaget om pt placering af byggeplads ved KBH HBG forekommer urimelig og uhensigtsmæssig. Udover at dette er et ekstremt tæt boligområde, med folk som skal passe arbejde, og børn og unge der skal passe skole og uddannelse, saa paapeges det at netop her, har beboerne allerede holdt for med metrobyggeri i 10 år. Vi maa dele urimeligheden ud, og, eftersom at en så stor byggeplads, tæt på beboelse, betyder væsentlige sundhedsrisici og nedsat livskvalitet, kan det ikke gentages samme sted indenfor en saa kort aarraekke. At leve med støj, møg og helt urimelige adgangsforhold, dårlig lysindfald og nedsat sikkerhed i 10 år mere, er IKKE acceptabelt.
Byggepladsen maa denne gang placeres uden tæt beboelse som nabo hvorfor en placering i Bernstorffsgade vil være det åbenlyse valg.

Svar til: Høring 64791 af: Brian

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
488

INDSENDT AF
Brian

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 20

HØRINGSSVAR

Indsigelse mod metroens rute gennem villakvarterer:

Det foreslås, at metroen føres under de gamle villakvarterer ved Kongedybbet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej. Dette er problematisk, da de gamle huse har skrøbelige fundamenter, og metroens placering i en dybde på kun 8-15 meter kan forårsage revner og støjgener på grund af svingninger og vibrationer.

Grænseværdierne for støj, som metroselskabet følger, er forældede og blev fastsat før metroens tid. De tillader op til 22-25 dB døgnet rundt, men tager ikke hensyn til de særlige støjudfordringer ved en metro. Desuden måles støj som gennemsnit over 10 sekunder, hvilket tillader kortvarige peaks, der kan overstige grænseværdierne uden at registreres korrekt.

Erfaringer fra Cityringen viser, at selv dybere placerede linjer har forårsaget store problemer med støj og vibrationer. At metroen placeres så højt under beboelsesområder skaber unødige risici for boligerne.

Argumentet om, at en dybere placering vil øge CO2-udledningen under byggeriet, er svagt. Når metroen skal fungere i det der ligner 100 år, bør man prioritere beboernes livskvalitet frem for kortvarige udledningspeak under anlægsfasen.

Jeg foreslår i stedet, at metroen føres under byggelegepladsen og parken

ved den gamle kirkegård (Sundbyøster kirkegård), hvor færre boliger vil blive påvirket. Dette vil reducere risikoen for skader på gamle huse og forbedre beboernes livskvalitet.

Svar til: Høring 64791 af: Maria Steinhauer Krogh

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
487

INDSENDT AF
Maria Steinhauer Krogh

BY
København S.

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 12

HØRINGSSVAR

Vi er blevet bekendt med at planen for anlæggelsen af M5, vil komme til at køre igennem kvarteret vi bor i.

Vi undrer os over at man har valgt at ligge metrolinjen:

1. Under et så historisk kvarter med mange bevaringsværdige huse, ikke mindst med fundamenter af en anden tidsalder. (Typisk uden inder-mure)

2. I så problematisk en højde at det virker ugennemtænkt. Som om man ikke ønsker at være lydhør omkring eksisterende lyd, vibrations og sætningsskader og- gener fra andre borgere i København.

3. Nærmest kun med øje for lige linjer og økonomi, end for reelle konsekvens beregninger for antal reelt berørte beboere og bygninger

Med ovenstående punkter taget i betragtning, synes det besynderligt at man ikke vil forsøge at ligge metrolinjen under eksisterende park og/eller vej.

Eksempelvis Kastrupvej og den gamle Kirkegård og legeplads. Der ligger ingen levende mennesker og sover nogle af stederne og dertil er der heller ingen gamle/bevaringsværdige huse der tager skade.

Planen som fremlagt synes mangelfuld og ugennemtænkt i forbindelse med både højde og placering af metrolinjen.
Der mangler konsekvensberegninger for vibrationer, støj og tidssvarende grænseværdier, sætningsskader samt fremtidsperspektiv såfremt vi skal grundvandssikre mv.

Vi håber at ovenstående kan bidrage til en bedre planlægning af metrolinjen.

Svar til: Høring 64791 af: Stine Schmidt

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
486

INDSENDT AF
Stine Schmidt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 1

HØRINGSSVAR

Jeg er opvokset i en havneby og på landet, så da jeg opdagede det unikke miljø på Margretheholmen og Refshaleøen, kunne jeg næsten ikke tro at det eksisterer og jeg vidste straks at det er det eneste sted i København jeg kan bo. Et unikt sted, der indeholder så meget af det, jeg elsker ved både byen og landet. Her er der både ro, liv, vand, dyr, fest, fællesskab, spændende arkitektur, gode muligheder for offentlig transport og frem for alt grønt! At dette kunne ødelægges af et metroprojekt (der selvfølgelig vil overskride budget) er trist og absurd. Skal København være endnu en gentrificeret storby? Bevar det unikke og brug pengene på noget af alt det I ellers sparer på <3

Svar til: Høring 64791 af: Alexandra

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
485

INDSENDT AF
Alexandra

BY
Kastrup

POSTNR.
2770

ADRESSE
Latyrus Alle 21

HØRINGSSVAR

Med al den aktivitet og de tilbud på og omkring operaen og det nærliggende område, dækker den offentlige transport slet ikke behovet. Et stop i nærheden af operaen ville ikke mindst være en stor hjælp for den ældre befolkning, mindske det trafikale kaos og i det hele taget biltrafikken, som jo er et stort ønske i KK.

Mvh
Alexandra

Svar til: Høring 64791 af: Helena Nielsen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
484

INDSENDT AF
Helena Nielsen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende ny mulig metrolinje M5 vedhæftet.

MATERIALE:
hoeringssvar vedr. ny m5.pdf

23. september 2024

Høringssvar vedrørende mulig ny metrolinje M5 på Margretheholmen.

Kære beslutningstagere

En ny M5 metrolinje er godt for København, men som beboer på Margretheholmen vil jeg kraftigt fraråde en højbane, som vil støje og ødelægge udelivet i området. Margretheholmen kan bevares med en tunnelløsning og vi har brug for dette smukke rekreative område i byen.

På Margretheholmen har vi et fantastisk rekreativt område. Her triller barnevogne rundt og små børnefødder mærker græsset mellem tæerne for allerførste gang. Margretheholmens børn samles til leg på engen, hvor der ligeledes er plads til ro og fordybelse i naturen. Her kan vi høre vinden i bladene på træerne og de små skvulp fra vandet i havet. Vi ser på frøer, bænkebidere og guldsmede, der flyver rundt i området. I en hektisk hverdag er dette område et enestående åndehul med natur og ro i en travl by som København. Dette må ikke ødelægges af en højbane.

Derfor er det mit håb, at I vil prioritere en tunnelløsning, hvor den nye metrolinje M5 føres under jorden her på Margretheholmen. Kun på den måde sikres kommende generationers adgang til et fantastisk rekreativt område og disse fremragende rammer for et børnefællesskab i København bevares.

Bevar Margretheholmens grønne hjerte.

Med venlig hilsen

Helena Nielsen

hoeringssvar_vedr._ny_m5.pdf

Svar til: Høring 64791 af: Jens Henrik Laursen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
483

INDSENDT AF
Jens Henrik Laursen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ætnavej 5

HØRINGSSVAR

Jeg bor i villakvarteret Valhal, som bliver berørt af metroarbejdet, da det er planlagt, at metrolinjen skal føres under dele af kvarteret (Rialtovej og Luganovej). Det er et historisk villakvarter med næsten udelukkende gamle villaer fra begyndelsen af 1900-tallet.

Jeg kan ikke forstå, at metroen skal føres under de gamle huse med den risiko det indebærer og med mulige gener for beboerne. Husene er bygget med et utidssvarende fundament, og med tykke fuldmurede vægge, hvilket øger risikoen for skader pga. vibrationerne. Der er ydermere tale om en linjeføring som ikke er ret dyb, hvilket øger støj og vibrationer. Jeg kan ikke se en tilfredsstillende vurdering af, hvor mange boliger, der bliver påvirket af støj og vibrationer, herunder risiko for skader på boligerne.

Ved en linjeføring under Kastrupvej, den gamle kirkegård, Bredegrund byggelegeplads, vil der være langt færre boliger og beboere, der bliver påvirket.

Svar til: Høring 64791 af: Otto Lyck Rise og Holger Lyck Rise

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
482

INDSENDT AF
Otto Lyck Rise og Holger Lyck Rise

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade 11

HØRINGSSVAR
Kære beslutnings tagere.
Vi flyttede fra lille lejlighed til natur i byen.
På Magretheholm der leger vi , spiller rundboldt, spiller fodboldt, ønsker os får :-) Vi bygge huler, leger gemmeleg, uhyggelige lege, er oppe til det er mørkt og ude. Vi har venner på kryds og tværs. Vi køre på løbehjul, vi samler frugt og blomster.
Hvor skal vi gøre alt det? Under en højbane ? Ved cykelstativer og en gangbro.
Det er en ommer - grav det ned og bevar vores skov midt i byen så vi stadig kan lege og nyde at naturen er tæt på.
Bh Otto 13 år, og Holger 10 år.

Svar til: Høring 64791 af: Louise

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
481

INDSENDT AF
Louise

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade 11

HØRINGSSVAR
Bevar balancen Københavns grønne by natur, læg metroen under jorden.

Jeg har med interesse læst miljøkonsekvensrapporten for den nye metroforbindelse M5 og ønsker at bidrage til den igangværende høring.
Begge løsnings modeller der er i spil, vil få store og fatale konsekvenser dels for miljøet, og dels for det miljø der er for de mange mennesker der bor på Magretheholm.
Her vil jeg specielt fremhæve det fantastiske børneliv der findes på Magretheholm. Det er et trygt børneliv. Det er et børneliv der er så unikt, at det ikke kan skabes på en etableret legeplads, eller i et afgrænset område med faldunderlag og korrekte legeredskaber. Her midt i København K, finder du et børneliv hvor børnene eksempelvis kan gå på opdagelse i brombærkratte, få rifter, gøre sig sine egne erfaringer med hvad der er rart og knap så rart. I det grønne område kan fantasien få frit løb, og der bygges huler, leges med pinde og fornemmelsen af at "blive væk" understøtter børnenes udvikling, leg og ansvars følelser. Hver aften, året rundt mødes børnene på kryds og tværs af aldre. De Leger! Jeg vil understreger de LEGER! I en tid hvor alle målinger og stadestikker viser at trivselen hos børn er stærkt nedadgående, fordi de ikke har muligheder for at gøre sig egne lege erfaringer og socialisere sig i børnefælleskaber som tidligere, så er Magretholms grønne område et fuldstændigt unikt område hvor trivsel, fantasi, leg og liv hverdag oprette holder at børn trives sammen med hinanden og naturen.
Derfor beder jeg om at metroen graves under jorden.
Hvad der i jeres rapport bliver kaldt et hundlufter område, er et værdifuldt og unikt område der understøtter børns trivsel i København K. Pas godt på det. Grav derfor metroen ned.

Svar til: Høring 64791 af: John Krüger

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
480

INDSENDT AF
John Krüger

BY
København V

POSTNR.
1700

ADRESSE
Halmtorvet 7

HØRINGSSVAR

Det er ikke retfærdigt at det er samme bydel som ska udstå larm. Det er tæt på halve mit liv som jeg leve med larm, for noget som kan være på andre pladser.

Svar til: Høring 64791 af: Iben Teilmann

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
479

INDSENDT AF
Iben Teilmann

BY
Dyssegård

POSTNR.
2870

ADRESSE
Røntoftevej 42

HØRINGSSVAR

Må jeg foreslå at man ved udbygningen af metroen m5, også laver en station ved operaen.
Det vil have stor miljømæssig betydning for området mellem Christianshavn og Dokøen, idet langt færre mennesker med ærinde til operaen, de omkringliggende uddannelses institutioner, caféer og rekreative områder, vil tage bilen.
At der ikke er en fornuftig mulighed med offentlig transport til dette område, betyder at alle dem som ikke cykler eller er klar på en længere gåtur fra Christianshavn, kører bil. Dette er selvsagt til stor trafikal og miljømæssig gene for både Prinsessegade og Kløvermarksvej.
Bussen som kører fra Christianshavns Torv er ikke værd at nævne i denne sammenhæng, den er simpelthen for upålidelig, og man ville kunne nedlægge den helt hvis metroen blev udbygget i denne retning.
At metroen efterhånden dækker de fleste områder i København, men stadig ikke Holmen, er til stor undren for mig som har haft min faste gang som medarbejder på operaen siden 2004. Det er

et område i stor vækst, og det er på tide at gøre det endnu mere attraktivt med en metrostation.

Svar til: Høring 64791 af: Arne Høgsvig

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
478

INDSENDT AF
Arne Høgsvig

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 11,1

HØRINGSSVAR

Jeg er meget stor fan af metro i København, men jeg er slet ikke begejstret for tanken om, at M5 skal køre lige under det villakvarter, hvor jeg bor på Rialtovej. At det så kun skal være i en dybde af 12-15 meter, er mig helt ubegribeligt. Godt at tænke på co2 belastning, men er det ved at ved at gamble med gamle huses fundament, bliver det for mig helt skørt. Der er mulighed for at ændre linjeføringen, så den går under Kastrupvej, hvilket virker som en rimelig løsning.

Har metroselskabet kendskab til de konsekvenser det har for beboerne i området? Har de gjort sig overvejelser omkring, at en større co2 udledning, ved at grave net til 35 meter, er en lille relativ lille belastning, set i lyset af, at der bygges metro fir de næste mange år?

Er erfaringerne fra udfordringerne fra cityringen ikke netop, at det er svært ikke at skabe rystelser og forstyrrelser for borgerne, så vil det ikke være på sin plads at gøre det bedst muligt denne gang. Bedst muligt er sjældent det samme som billigts muligt.

Derfor er det et klart nej fra mig til M5 som den er præsenteret nu.

Svar til: Høring 64791 af: Halfdan Bruvoll Travn

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
477

INDSENDT AF
Halfdan Bruvoll Travn

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 67

HØRINGSSVAR

(Dette er skrevet af Halfdan på 10 år for børnene på Margretheholm. 93 børn har skrevet under. Alle underskrifter er vedhæftet.)

Kære politikere i Københavns Kommune

Vi børn på Margretheholm vil meget gerne have den ny metro under jorden. Det vil vi fordi nogle af de friheder vi har herude på Margretheholm kommer til at forsvinde hvis metroen kommer over jorden. Margretheholm er et af de eneste steder i vores liv hvor vi kan bevæge os helt frit rundt sammen med vores venner uden at vores forældre skal være med.

Her er nogle af de ting, vi elsker at bruge området til, som vil forsvinde, hvis metroen lægges over jorden:

1. Vi spiller fodboldkampe. Området har den eneste fodboldbane med store mål. Vi har faktisk også en fodboldklub, der bruger banerne.
2. Vi bruger bådebroen til at fiske krabber, rejer og små fisk.
3. Vi bruger skoven til at bygge huller og lege gemmeleg.
4. Vi går tur med vores kæledyr, og vores katte løber frit rundt.

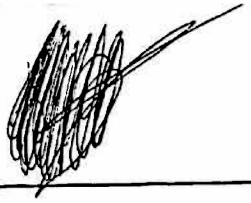
Det kommer også til at gå ud over andre end os:

1. Det er ikke kun os børn fra Margretheholm, der bruger området. Det er børn fra hele Christianshavn og andre steder i København der kommer og leger fx til fødselsdage og arrangementer for sportsklubber fordi vi er de eneste der har plads.
2. Der kommer snart en ny børnehave herude så de skal også have lov til at opleve friheden og pladsen.
3. Der kommer et botilbud til mennesker med autisme. Larmen fra metroen vil irritere og frustrere dem.

Kærlig hilsen børnene på Margretheholm

MATERIALE:

underskrifter fra boernene pa margretheholm.pdf

Halfdan  10 år

Bjørk 8år

JULIUS 7år

Lærke 5 år

Frida 5år

UMA 7 ÅR

EDDA 5 ÅR

Alfred 10 år

Martha 10 år

August 12 år

SEJR 4 ÅR

Lily 8 år

UFFE 8 år

Rose 10 år

PETRA 5 år

Carl 13 år

Lucy 9 år

Otto 13 år

Carl 12 år

HILDUR 6 ÅR

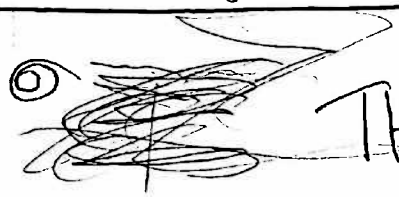
Amalia 11 år

AUGUSTA 7 ÅR

Anna 8 år

Jeppe 8år

NEO 4 år



THOR 5 år

BALDER 7 AR

HUGO 6 ÅR

ANNIKA 3 ÅR

Bastian W 10 år

Ingeborg 3 år

PIL. 7 ÅR

Sofus 11

Louis 8.år

NOHR 8. ÅR

SVEA. 4 ÅR

LIVA. 7 ÅR

ABI. 7ÅR

Asger 4 år

Ingrid 9 år

frida 7 år

Storm 11 år

Elke 11 år

WILDER 2 ÅR

VILMA 8 ÅR

ANKER 9 år

PELLE 5 ÅR

Fiona 2 år

Ava 10 år

SIGURD 8 ÅR

JON 9 ÅR

OSCAR 11 år

Aaliyah

Elena 11 år

ROMEO 8 år

Carmen 6år

Fenja 11år

WILDER 4 ÅR

OLIVIA 8.år

Leo 10 år

Bekkam 11år

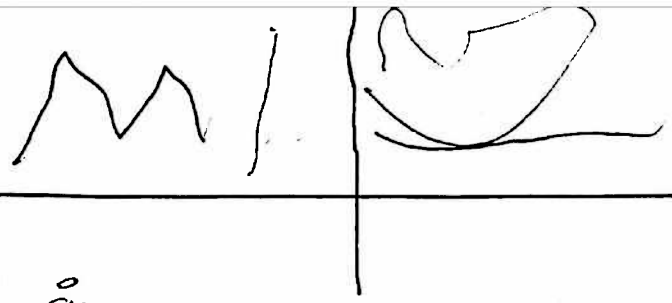
Walther 11år

ERIK 9 ÅR

JENS 3 ÅR

VIGGO 3ÅR

EDDIE 3ÅR



EIK 5 år

Abi får

SIGGA 5 år


3 år

Esther 9 år

THOR 5 år

EMIL 7 år

PAU 6 år

JOHAN 9 år

VINCENT 6 år

Holger 10 år

(Benny 10 år)

Ingeborg (Ingeborg 3 år)

Jakob 8 år

Askel 12 år

Johannes 8 år

Filip 13 år ♥

Bjørn 12 år

Gertrud 8 år

Astrid 12 år

Ellen 8 år

underskrifter_fra_boernene_pa_margretheholm.pdf

Alma 9 år

Elsa 9år

ANKER 4 ÅR

Lowe 9år

Svar til: Høring 64791 af: Felicia Paaske Fock

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
476

INDSENDT AF
Felicia Paaske Fock

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandlodsvej 17C 8th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. M5:

Jeg glæder mig til at få mere Metro til Amager og også længere sydpå ad Amagerbrogade, end vi har i dag. Derfor er den sydlige M5 metrolinje min favorit linjeføring.

Støj fra byggepladserne -også aften og nat

På side 202 fremgår det at de fleste faser kan udføres i døgndrift på næsten alle Amager lokationer/byggepladser, herunder også boring af sekantpæle, udgravning af øvre jordlag og udgravning i kalk. Det resulterer, som det fremgår af side 203, i meget høj støj ved facader, især ved Jenagade (86 dB(A) ved boring af sekantpæle, 84 dB(A) ved fase 1.1, 73 dB(A) ved udgravning i øvre jordlag og 82 dB(A) ved udgravning i kalk). Der bør ikke allerede nu planlægges med, eller åbnes mulighed for aften og natarbejde -særligt ikke for de støjtunge faser.

Det bør undersøges hvad omkostningerne til overdækning af byggepladser vil være, og hvor stor støjreduktion det vil medføre. Ved byggepladser med tæt/høj beboelse, bør der etableres overdækning af byggepladser, hvis dette har en rimelig støjdæmpende effekt, især hvis det på et senere tidspunkt alligevel viser sig nødvendigt med aften og natarbejde, fx pga. uforudsete forsinkelser.

På støjkort (i bilag) ser det ud til at støjmodellen kun er i 2D, idet der ifølge støjberegningerne ikke forventes støjpåvirkning på de 10 etager høje facader på Strandlodsvej, som ligger blot 50 m fra Jenagade-byggepladsen med en 3 etagers bygning imellem. Det vil fra en del af lejlighederne være muligt at kigge lige ned i grave-hullet. Der blev spurgt til dette på borgermøde 22/8, men repræsentanterne havde ikke svar på dette. Hvis der kun er udarbejde støjberegninger i 2D, så bør der udarbejdes 3D støjberegninger, for at få et retvisende billede af hvor mange lejligheder, der påvirkes, ved de forskellige løsningsmodeller.

KVC på Prøvestenen

Det bør undersøges yderligere hvordan Metroens vedligeholdelsescenters placering spiller sammen

med en eventuel opkørsel fra Østlig Ringvej og evt. kommende husbåde og lystbådehavn.

Det er meget vigtigt for det rekreative naturområde på Prøvestenen syd og for den kommende lystbådehavn, at vedligeholdelsescenteret primært placeres nord for volden og dermed hovedsageligt uden for det grønne rekreative område.

Adgangsveje til Prøvestenen bør allerede fra starten af etableringsfasen forbedres med en bro til cyklister og fodgængere, som gerne vil over til det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd. Det er vigtigt at der i hele anlægsfasen, eller så hurtigt som muligt, er offentlig adgang til den sydligste del af Prøvestenen. Det fremgår uklart i Miljøkonsekvensrapporten, hvornår en bro/sti til den sydlige rekreative del af Prøvestenen etableres. På side 271 står fx: "*I driftsfasen vil det igen være muligt at etablere offentlig adgang til det rekreative område syd for KVC.*", hvilket indikerer at der ikke er planer om at etablere en adgang i anlægsfasen. Ligeledes er adgang til Prøvestenen syd heller ikke nævnt på side 276 under Afværgeforanstaltninger.

Det er vigtigt at stormflodssikrings-volden bliver mindst lige så høj som den eksisterende vold, så de rekreative arealer syd for, bliver skærmet mod støj mm fra den industrielle nordlige del af Prøvestenen. For at bevare mest muligt af det rekreative areal bør volden begrønnes, evt. med varierende begrønning og varierende udformning. Det er vigtigt at der bliver fri adgang til volden, som en del af det rekreative areal.

Vandgennemløbet gennem opfyld syd for Prøvestensbroen bør blive udformet, således at der fortsat er mulighed for tryg og rar gennemsejling for kanoer og kajakker, herunder at der sikres lys i gennemsejlingen -helst med dagslys, men såfremt det ender med et eller to rør, så som minimum kunstig belysning i rørene.

Ifølge Miljøkonsekvensrapporten kan *"støj, støv og lyspåvirkning høres og ses i Sundvænget Nyttehaveforeningen*". Dermed må det også kunne høres og ses på den sydlige del af prøvestenen. De rekreative arealer bør skærmes bedst muligt mod støv støj og lys, da det er vigtige åndehuller for os beboere i kvarteret.

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Jung Larsen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
475

INDSENDT AF
Charlotte Jung Larsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 30, St, Tv

HØRINGSSVAR
Jeg bor i det gamle, historiske villakvarter Valhal, der ligger op ad Sundby Kirkegård.

– Jeg kan ikke forstå, hvorfor man har tænkt sig at føre metroen under nogle af de bevaringsværdige huse i foreningen. – Husene er mere end hundrede år gamle og de er bygget som man gjorde på den tid med fuldmurede ydervægge. Hvis der kommer en metrolinje under dem, så er der meget stor risiko for, at de slår revner. Og da der heller ikke er et fuldt fundament, som man bygger med i dag, vil støjen og vibrationer fra metroen forplante sig op i husene. For at handle bæredygtigt må vi være loyale over for dem, der har boet i og formet København, før vi blev født. – Det kan vi være ved at rykke linjeføringen 10 meter, så den føres under Kastrupvej og den gamle kirkegård, der nu er udlagt til park.

Svar til: Høring 64791 af: Eric Schmid

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
474

INDSENDT AF
Eric Schmid

BY
Copenhagen

POSTNR.
2300

ADRESSE
sixtusvej 1

HØRINGSSVAR

Jeg er bekendt med den planlagte udbygning af metroen fra Lergravsparken Metro station. Jeg kan tillige forstå, at der er planer om, at den nye metro linje skal føres under de gamle villakvarterer Kongedybet, Rialtovej, Luganovej og Sixtusvej, hvor jeg selv bor. Jeg håber, dette er en fejl. Det ville give mening at føre linjen under byggelegepladsen og den gamle kirkegård på den anden side af Kastrupvej. Her vil risikoen for massiv beskadigelse af de gamle villaer og bygninger (fleste over 100 år gamle) minimeres markant. Det virker som en virkelig dårlig løsning, at føre linjen, der hvor der er størst risiko for beskadigelse. Flere af bygningerne er bevaringsværdige!

Svar til: Høring 64791 af: Camilla Meisner-Jensen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
473

INDSENDT AF
Camilla Meisner-Jensen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 18

HØRINGSSVAR

Jeg bor i GF Valhal, der ligger op ad Sundby Kirkegård. Metroen er sat til at køre fra Lergravsparken St. og gennem disse gamle villakvarterer på sin videre rute.

Jeg kan ikke forstå, hvorfor man har tænkt sig at føre metroen under de mere end hundrede år gamle huse, i stedet for at rykke linjeføringen 10 meter (se uploaded bilag). Så går metroen under byggelegepladsen og den gamle kirkegård, der nu er en park. På denne rute bor der langt færre mennesker i langt færre ejendomme.

Kommer der en metrolinje under de gamle huse, så er der meget stor risiko for, at de slår revner og får sætningsskader - og støj og vibrationer fra metroen vil forplante sig op i husene.

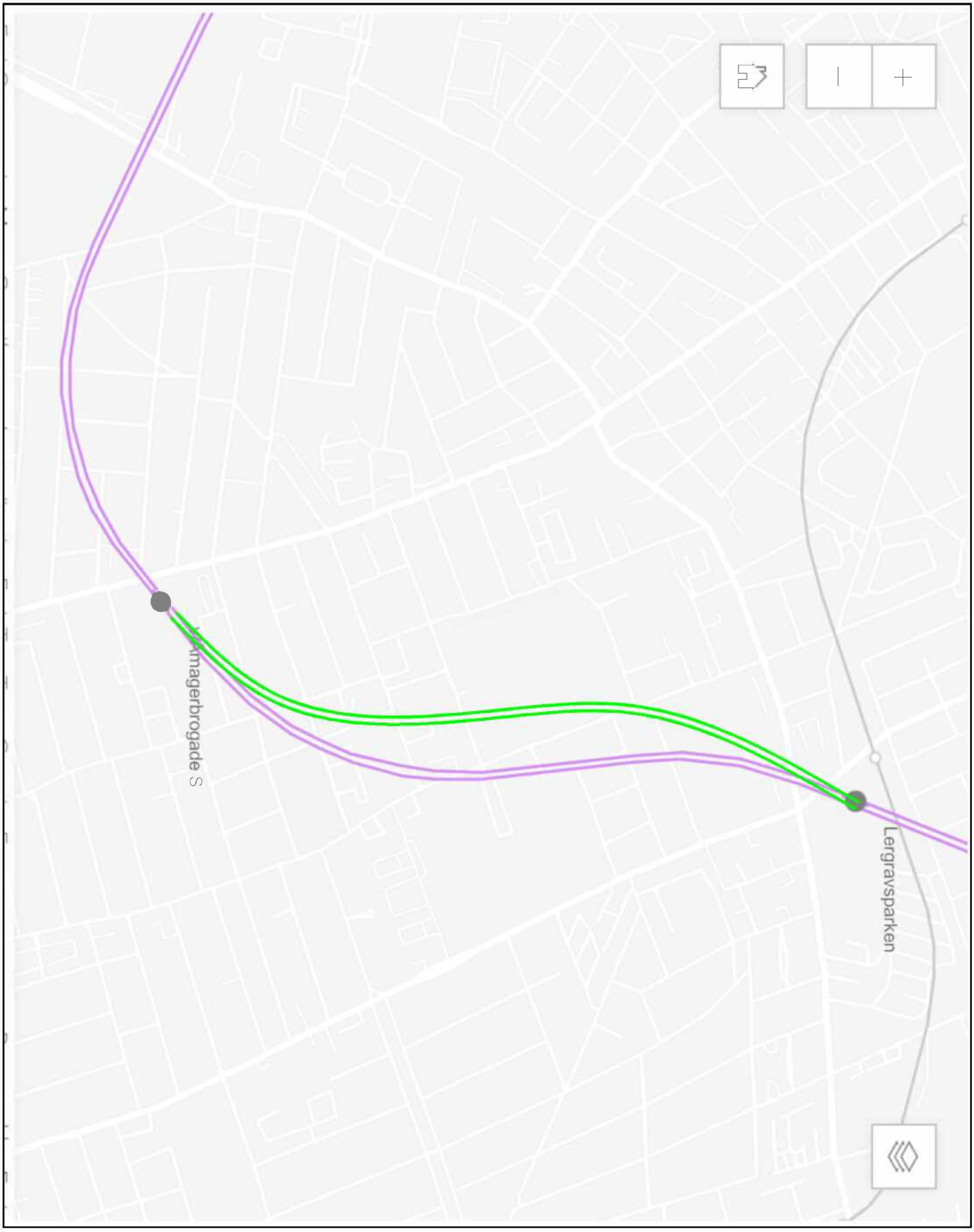
Især når metroen ikke skal graves særlig dybt. Husene vil slå revner og opfange svingningerne og larm, fordi fundamenterne er fra en anden tid. De ramte huse i området risikerer støj dag og nat – både i etableringsfase og driftsfase. Metroselskabet vil blive sagsøgt.

Metroselskabet bør tage ved lære fra andre metrobyggerier. Fx Olufsvej på Østerbro. Hvorfor vælger man at gentage de problemer, metroen har givet i et andet gammelt villakvarter, når man ved, at det skader husene og giver gener for beboerne?

Jeg siger nej til en metro under disse gamle villakvarterer.

MATERIALE:
metro-linje 1.pdf

metro-linje_1.pdf



Svar til: Høring 64791 af: Viktoria Steinhart

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
472

INDSENDT AF
Viktoria Steinhart

BY
København

POSTNR.
1429

ADRESSE
Burmeistersgade 2, 5. tv

HØRINGSSVAR

Jeg mener, at den nye metrolinje skal graves ned, da det vil forstyre og ødelægge de grønne områder.

Svar til: Høring 64791 af: Fiona Maja Mannerup

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
471

INDSENDT AF
Fiona Maja Mannerup

BY
København V

POSTNR.
1670

ADRESSE
Enghave Plads 16, 1. sal

HØRINGSSVAR
Kære beslutningstagere

Som mangeårig beboer på Margretheholm, hvor jeg har nydt hele min barndom og ungdomsår i den skønne natur og rolige omgivelser, skriver jeg med stor bekymring over planerne om at føre den nye metrolinje over jorden i dette område.

Margretheholm er et unikt sted, hvor man kan finde ro tæt på byen, og jeg er dybt bekymret for, at en overjordisk metro vil ændre områdets karakter og påvirke både os beboere og de besøgende.

De grønne områder og den hyggelige havn er en stor del af det, der gør Margretheholm så specielt. En overjordisk metro vil bringe støj og visuel forurening, som vil forringe områdets fred og skønhed. Jeg mener, det er afgørende at bevare det, der gør Margretheholm til et så dejligt sted at bo og besøge. Vi har brug for et sted som Margretheholm i en ellers travl og hektisk hverdag i storbyen.

Jeg er ikke i tvivl om at de grønne områder, den fredelige havn og den uspolerede atmosfære har været afgørende for min trivsel og er afgørende for beboernes trivsel og områdets værdi som en rekreativ oase i København.

Derfor vil jeg kraftigt opfordre til, at metroen føres under jorden. En underjordisk løsning vil beskytte Margretheholms natur og beboere, samtidig med at den fremtidssikrer områdets værdifulde rekreative og æstetiske kvaliteter. Jeg forstår, at initialomkostningerne ved en underjordisk løsning kan være højere, men de langsigtede fordele i form af bevarelse af naturressourcer, forbedret livskvalitet og potentielt øgede ejendomsværdier vil opveje disse udgifter.

Københavns Kommune har tidligere fremhævet vigtigheden af at bevare grønne områder i byen, og jeg håber, at denne prioritering også vil blive reflekteret i beslutningen om metrostrækningen gennem Margretheholm.

Jeg håber virkelig, at I vil tage dette til overvejelse, så vi kan bevare Margretheholm, som det er. Vi - særligt også os unge - har brug for et sted som Margretheholm.

Med venlig hilsen
Fiona Maja Mannerup

Svar til: Høring 64791 af: Erling Pedersen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
470

INDSENDT AF
Erling Pedersen

BY
Solrød Strand

POSTNR.
2680

ADRESSE
Uglevej 4B

HØRINGSSVAR

Vedr. overjordisk linjeføring af M5

En færdig overjordisk linjeføring vil medføre omkring en halvering af antallet af bådpladser i Margretheholms Havn. Bl.a. vil min bådplads forsvinde. Det er mit miljø der ødelægges. Det er også andre bådejeres og deres gasters miljø, der ødelægges. Det drejer sig altså om mange flere menneskers miljø, end lige antallet af fjernede bådepladser. Man må jo også forvente, at gæstesejlere vil holde sig væk, når der dels er færre pladser (og dermed muligheden for at finde en ledig plads), og dels udsigt til en metro i stedet for udsigt til byens tårne og Marmorkirken. Ja miljøet i hele den tilbageværende del af havnen ødelægges ud over den forringede udsigt fra havnen også med støjen i havnen - også for havnens faste brugere. De samme konsekvenser vil ramme beboerne i Margretheholm (området ved Luftmarinegade, Flyhangargade og Søflygade samt Krudtløbsvej).

En linjeføring over jorden vil ikke blot koste bådepladser i Margretheholm Havn, havnen vil også miste betydeligt landareal, der benyttes til vinteropbevaring af bådene, opbevaringsskure til udstyr, samt et af klubbens klubhuse og nogle erhvervslokaler. Disse ting er svære - for ikke at sige umulige, at genetablere på en måde, så sejlklubben holdes samlet. Det er medlemmernes miljø, der vil blive ødelagt.

Lystbådehavne er ikke blot til glæde for lystsejlere. Alle steder er lystbådehavne magneter for mange mennesker, der lige går en tur på havnen, og nyder miljøet der. Det gælder også Margretheholm Havn. En reduktion af Margretheholm Havn vil være en reduktion af livskvalitet, en forringelse af miljøet.

En overjordisk metro vil skære området igennem, ganske som metroen mellem Lufthavnen og Øresund Station har ødelagt miljøet for en lang række beboere. Når områder skæres igennem, bliver der mere trafik på de færre overskæringer, der måtte blive tilbage. Trafikken centraliseres, til gene for trafikanter og beboere.

En overjordisk metro kræver broer eller tunneller til alt kryssende trafik. Det er også en omkostning, der skal med i regnestykket. De høje broer vil i høj grad genere udsigten, ligesom støj fra trafikken på broerne generer et større område end trafik, der bevæger sig nede i niveau. Planerne for Lynetteholm

er jo, 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. Desuden er der planer om rekreative områder f.eks. badestrand der. Mange mennesker skal altså krydse metrolinjen, idet næppe alle vil kunne benytte metroen til daglig transport.

Etableringen af en overjordisk linjeføring vil belaste miljøet med støv, støj, vibrationer, lastbiltrafik med videre på hele strækningen, hvor der bygges over jorden. Dette skal ses i lyset af hvor meget metro, der er etableret under jorden (M1 og M2, senere også M3 og M4), og hvor få gener det gav under byggeriet, hvor trafik og beboere, i meget begrænset omfang var generet af metrobyggeriet.

Et af By og Havns argumenter for at lukke Margretheholms Havn inde bag en klapbro var, at "københavnerne er vant til broer". Københavnerne er vant til underjordisk metro. Jo mere trafik vi kan få væk fra overfladen, jo bedre plads har vi på overfladen til det københavnerne gerne vil have: Grønne områder og rekreative områder. Det er det, der efterspørges. Ikke "Berlinmure".

God trafiksikkerhed, er jo også godt miljø. God og stabil offentlig transport er også et godt miljø. Alt andet lige er en overjordisk metro mere udsat for "fremmedlegemer" på sporene end underjordisk metro er. Det kan være meget generende med aflysninger på metrolinjen, men ulykker hvor noget eller endnu værre nogen rammes - ja man tør jo ikke tænke tanken til ende, med passagerer - måske børn -lige bag forruden i metrotoget. Det er dårligt miljø.

Så nej tak til en overjordisk og ja tak til en underjordisk metrolinje. Også i miljøets navn.

Svar til: Høring 64791 af: Mette

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
469

INDSENDT AF
Mette

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Erik Eriksens Gade 2, 4.th

HØRINGSSVAR

Støj - Livskvalitet

Som beboer lige ud til den kommende stationsbyggeplads v/ Bryggebroen er jeg meget bekymret for de betydelige støjgener over grænseværdierne, der vil være fra anlægsfasen i dag-, aften- og nattetimerne. Jeg er også bekymret for gener fra vibrationsskabende arbejde, lavfrekvent støj, støv fra anlægsarbejdet samt for larm og udstødning fra den betydelige ekstra lastbiltrafik. Jeg er heller ikke tryg for sikkerheden omkring den omfattende lastbiltrafik.

Jeg frygter for den negative sundhesmæssige påvirkning og tab af livskvalitet, byggeriet vil have for mig og min familie.

Placering af metrostation

Jeg opfordrer stærkt til, at placering af metrostation v/ Bryggebroen genovervejes. Byggeriet vil være klos op ad beboelse, og vil genere mange beboere i lang tid på alle tider af døgnet. Vi ville desuden skulle give afkald på grønne områder med græs og træer, hvilket vil forringe vores livskvalitet.

Jeg er i øvrigt ikke enig i, at der er behov for en ekstra metrostation på Islands Brygge. Vi har i forvejen 3 metrostationer inden for ca. 1 km (Islands Brygge, DR Byen og Havneholmen).

Hvis der absolut skal være en ekstra metrostation på Islands Brygge, er der en oplagt placering overfor Lagkagehuset på Islands Brygge 43, hvor der er et monument for Havnestaden. Der er allerede en stor, tom plads, og der er god forbindelse til bryggebroen langs havnen. Dette er både i nærheden af, hvor mange bor og arbejder, og desuden vil det være en oplagt placering for dem, der benytter havnen i især sommermånederne.

Svar til: Høring 64791 af: Elisabeth Troldahl

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
468

INDSENDT AF
Elisabeth Troldahl

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 18

HØRINGSSVAR

Jeg erfarer, at man muligvis påtænker, at føre den nye metrolinje under “mit” gamle villakvarter Sixtusvej, Rialtovej, Luganovej, Prøvestens Alle og Kongedybs Alle. Alle huse her er gamle og ikke bygget til de gravearbejder og rystelser, der vil medfølge. En meget dårlig ide efter min mening. Hvorfor ikke føre linien under Sundby Kirkegård og Kastrupvej? Det må være muligt at finde et brugbart alternativ. Jeg er iøvrigt stor tilhænger af metroen og benytter den meget.

Svar til: Høring 64791 af: Tina Træholt

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
467

INDSENDT AF
Tina Træholt

BY
Gentofte

POSTNR.
2820

ADRESSE
Begoniavej 10

HØRINGSSVAR

Det nuværende forslag virker ikke fremtidssikret ift hvor stor trafik der allerede nu er på Holmen/ Operaen/Papirøen. Der burde lægges en station der, som kan knytte denne bydel og dens nye beboere og ansatte i Papirøen til resten af metronettet, som i andre sammenlignelige storbyer med gode metroer.

mvh

Svar til: Høring 64791 af: Freja Radoor

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
466

INDSENDT AF
Freja Radoor

BY
København

POSTNR.
2770

ADRESSE
Guldblommevej 18

HØRINGSSVAR

I want a metro that goes under Margretheholms Havn. The line should be taken as far to the west as possible, so that it does not touch the harbor and the residents of Margretheholm. I also refer to consultation response no. 394 from S/K Lynetten.

Svar til: Høring 64791 af: Lene Jensen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
465

INDSENDT AF
Lene Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
CTR I/S

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
38 Stæhr Johansens Vej

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen

23-09-2024

J.nr.: 210004/113538

Høringssvar for CTR I/S til Metroselskabet I/S' miljøkonsekvensrapport for M5 fra maj 2024 – J.nr. 6043

CTR har med stor interesse læst den udarbejdede miljøkonsekvensrapport vedrørende metrolinje M5 med sine rådgivere og har følgende bemærkninger:

CTR's ledningsstrækninger 220, 210, 110, 130, 140 ligger i området for metrolinje 5.

Den fremlagte miljøkonsekvensrapport beskriver metrolinje 5 fra Københavns hovedbanegård til Østerport, jfr. rapportens side 5. Der er ikke forholdt sig til en samlet metrolinje-ring, der ift. tidligere vil gå via Forum station (Julius Thomsens Plads), idet der bl.a. rapportens s. 13 og i pkt. 4.3.15., rapportens s. 84 nævnes eventuel senere forlængelse af metrolinje 5 mod Københavns hovedbanegård.

Ved anlæg af metrolinjen Cityringen blev der foretaget en større omlægning af CTR's ledninger ved Østerport. Disse omlagte ledninger skal nu omlægges igen ved anlæg af metrolinje 5. CTR henleder

derfor opmærksomheden på, at anlæg og omlægning af forsyningsledninger ved Østerport station, herunder CTR's ledninger bør tilrettelægges, så der ikke ved en eventuel udvidelse af metrolinje 5 fra Østerport *igen* skal ske omlægning af forsyningsledninger, der omlægges i forbindelse med anlæg af metrolinje 5.

Der henvises i den forbindelse til "Metro til Lynetteholmen", projektnummer 1311900077 Dokument ID Referat_CTR_01 fra den 9. januar 2020 udgivet 15. januar 2020.

CTR har derudover bemærkninger til de forskellige mulige løsninger ved højbaner, jfr. rapportens s. 11:

1. Hvis der vælges en løsning med højbane- viaduktløsning med søjler, gøres hermed opmærksom på, at søjlernes placering skal aftales/afklares med CTR, således at søjler ikke placeres over CTR-ledningen.
2. Hvis der vælges en løsning med højbane – dæmningsløsning, er der behov for en specifik løsning for CTR's ledninger. Løsningen kan ifølge CTR's tekniske rådgiver måske være, at dæmningen stoppes et stykke før CTR's ledning og fortsættes med søjleløsning ved krydsning af CTR-ledningen.
3. Hvis der vælges tunnel-løsning er der ikke nogle udfordringer ift. CTR's ledninger.

Det forudsættes, at der i etableringsfasen for metrolinje 5 er en dialog med Metroselskabet vedr. CTR's adgang til ledninger, kamre og kabelskabe.

CTR indgår gerne i dialog om ovenstående, idet der forventes mere dybdegående drøftelser ift. omlægninger af CTR's ledninger ved anlæggelse af M5-linjen.

Venlig hilsen

Lene Jensen, Projektchef CTR I/S

MATERIALE:
ctr dm-113538-v1-hoeringssvar for ctr i s til metroselskabet i s miljoekonsekvensrapport for m5 fra maj 2024.pdf

Til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen

23-09-2024

J.nr.: 210004/113538

Høringssvar for CTR I/S til Metroselskabet I/S' miljøkonsekvens-rapport for M5 fra maj 2024 – J.nr. 6043

CTR har med stor interesse læst den udarbejdede miljøkonsekvens-rapport vedrørende metrolinje M5 med sine rådgivere og har følgende bemærkninger:

CTR's ledningsstrækninger 220, 210, 110, 130, 140 ligger i området for metrolinje 5.

Den fremlagte miljøkonsekvensrapport beskriver metrolinje 5 fra Kø-benhavns hovedbanegård til Østerport, jfr. rapportens side 5. Der er ikke forholdt sig til en samlet metrolinje-ring, der ift. tidligere vil gå via Forum station (Julius Thomsens Plads), idet der bl.a. rapportens s. 13 og i pkt. 4.3.15., rapportens s. 84 nævnes eventuel senere forlæn-gelse af metrolinje 5 mod Københavns hovedbanegård.

Ved anlæg af metrolinjen Cityringen blev der foretaget en større om-lægning af CTR's ledninger ved Østerport. Disse omlagte ledninger skal nu omlægges igen ved anlæg af metrolinje 5. CTR henleder der-for opmærksomheden på, at anlæg og omlægning af forsyningsled-ninger ved Østerport station, herunder CTR's ledninger bør tilrette-lægges, så der ikke ved en eventuel udvidelse af metrolinje 5 fra Østerport *igen* skal ske omlægning af forsyningsledninger, der om-lægges i forbindelse med anlæg af metrolinje 5.

Der henvises i den forbindelse til "Metro til Lynetteholmen", projekt-nummer 1311900077 Dokument ID Referat_CTR_01 fra den 9. ja-nuar 2020 udgivet 15. januar 2020.

CTR har derudover bemærkninger til de forskellige mulige løsninger ved højbaner, jfr. rapportens s. 11:

1. Hvis der vælges en løsning med højbane- viaduktløsning med søjler, gøres hermed opmærksom på, at søjlernes placering skal aftales/afklares med CTR, således at søjler ikke placeres over CTR-ledningen.

Centralkommunernes
Transmissionsselskab I/S

Stæhr Johansens Vej 38
2000 Frederiksberg
Tlf. 3818 5777
E-mail: ctr@ctr.dk
www.ctr.dk

2. Hvis der vælges en løsning med højbane – dæmningsløsning, er der behov for en specifik løsning for CTR's ledninger. Løsningen kan ifølge CTR's tekniske rådgiver måske være, at dæmningen stoppes et stykke før CTR's ledning og fortsættes med søjleløsning ved krydsning af CTR-ledningen.
3. Hvis der vælges tunnel-løsning er der ikke nogle udfordringer ift. CTR's ledninger.

Det forudsættes, at der i etableringsfasen for metrolinje 5 er en dialog med Metroselskabet vedr. CTR's adgang til ledninger, kamre og kabelskabe.

CTR indgår gerne i dialog om ovenstående, idet der forventes mere dybdegående drøftelser ift. omlægninger af CTR's ledninger ved anlæggelse af M5-linjen.

Venlig hilsen

Lene Jensen
Projektchef CTR I/S

Svar til: Høring 64791 af: Andreas Elle

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
464

INDSENDT AF
Andreas Elle

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 46

HØRINGSSVAR
Jeg er enig i de svar, der ønsker en tunnel. En højbane der går igennem det området omkring Margretheholmen, vil have en negativ effekt på det grønne frirum, det vil medføre støj lige op ad beboelse, og det er en kortsigtet, utilstrækkelig løsning. Højbane metro som det er i andre dele af København, har ikke skabt områder, der kan samler borgerne. De står hen som kolde, kedelige betonklodser. På Margretheholmen har vi et smukt, grøn frirum - der er havneområde, boldbane, en lille grøn skov. Det er et område, som bruges af borgerne. Det skal bevares. En højbane vil også medføre kontinuerlig støj for beboerne og dyrelivet, når metroen kører forbi. Andre områder med højbaner oplever at blive generet med støj. Det samme vil ske her. Det vil så sikkert også medføre lappeløsninger, hvor man pakker det hele ind - hverken højbanen og dens fremtidige indpakning, vil gøre området pænere. Jeg går ind for en metrolinje, der forbinder Refshaleøen med resten af København, men ikke som højbane. Vi skal være mere ambitiøse på vores bys vegne - den hurtige og billige løsning, der torpederer det pæne, grønne rum, er ikke godt nok. Den metrolinje bliver kun bygget én gang - så kan vi ligeså godt gøre det ordentligt.

Svar til: Høring 64791 af: Bo Elkjær

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
463

INDSENDT AF
Bo Elkjær

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Gårdlauget i Stampesgadekarreen

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 22, st tv

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvar fra gårdlauget i Stampesgadekarreen.

MATERIALE:
hoeringssvar gaardlaug.pdf

København, 10. september 2024.

Gårdlauget i Stampesgadekarreens svar på høring vedr. miljøkonsekvensvurdering for M5

Til Trafikstyrelsen, Københavns Kommune og Metroselskabet

Gårdlauget har med interesse læst den udsendte miljøkonsekvensvurdering vedrørende den nye metrolinje M5. Byggeriet vil få massive konsekvenser i meget lang tid for beboerne i Stampesgadekarreen og brugerne af gården, der er afgrænset af Colbjørnsensgade, Stampesgade, Reventlowsgade og Reverdilsgade.

Der er flere ting, der skal pointeres. Det er gårdlaugets opfattelse, at høringsprocessen snarere er en skueproces, og at anlæggelsen af M5 med station i Reventlowsgade for alt praktisk reelt er besluttet. Enhver kan se, at det forberedende arbejde til byggeriet allerede er sat i gang.

Men når nu der er en høring, så nuvel, lad gå.

Det skal tænkes ind i planlægningen af byggeriet, at der sikres en renovationsplan for Stampesgadekarreen, og at denne renovationsplan dels tilrettelægges, så den er mindst muligt indgribende overfor beboerne under selve byggeriet, og at renovationsplanen fremtidssikres, så der, efter at byggeriet er færdigt, vil være en god, lovlig og permanent løsning for renovationen i gården.

Dette krav fremsættes på baggrund af mindst mulig tillid til, at Metroselskabet og Københavns Kommune vil varetage beboernes interesse i byggefasen og overdragelsen efter det kommende byggeri. Denne manglende tillid bygger på erfaringerne fra M3/M4-byggeriet.

Dette byggeri i Stampesgade blev afsluttet i 2019. Gården er stadig eksproprieret til Metroselskabet, da det ikke har været muligt at få afsluttet sagen. I dette forløb er både Metroselskabet og Københavns Kommunes ageren stærkt kritisabel.

Gården blev eksproprieret i forbindelse med at M3/M4-byggeriet blev indledt. Det var meningen, at der skulle sikres brandvej i forbindelse med at den ydre adgang til ejendommene blev spærret af på grund af udgravninger.

På grund af etableringen af brandvej blev gården ryddet og der blev etableret fast belægning i hele gården. Et skraldesug blev etableret i hjørnet Colbjørnsensgade/Reverdilsgade og et affaldsskur blev opført i Colbjørnsensgade-enden af gården.

Der har været konstante problemer med affaldsløsningerne siden eksproprieringen i 2010. Skraldesuget er fejldimensioneret og skrøbeligt. Affaldsskuret er underdimensioneret. Der har af den årsag i perioder flydt med affald i gården.

Affaldsskuret er opført cirka tre meter fra gennembrudte facader i ejendommene Stampesgade 6, Colbjørnsensgade og Reverdilsgade. Det er betydeligt mindre end de fem meter, der foreskrives i byggeregulativer vedrørende affaldsskure.

Skuret anvendes, efter instruktion fra Københavns Kommune, blandt andet til pap og plastikaffald og brandfaren må, med tanke på den korte afstand til facaderne, betragtes som betydelig.

Det har vist sig umuligt at vriste oplysninger ud fra både Metroselskabet og Københavns Kommune, om der er foretaget brandtilsyn og godkendelse af affaldsskuret i sin udformning, der afviger fra de tegninger, der findes af skuret.

Læs venligst foregående sætning en gang til: Beboerne i de berørte ejendomme kan ikke få oplyst af Københavns Kommune om de er i fare på liv og helbred i forbindelse med en mulig brand i skuret.

Som det er nu, hentes containerne ud til tømning i renovationskøretøjer, der standser på pladsen i Stampesgade. Det skal, i forbindelse med det kommende byggeri sikres, at affaldscontainere kan tømmes betryggende og korrekt.

Det kræver, at der indtænkes adgangsforhold til Stampesgade i forbindelse med tilrettelæggelsen af byggepladsen.

Fordi skraldesuget er underdimensioneret og fejlbehæftet, åbner der sig en helt anden og super vigtig problematik. Suget tømmes to gange ugentligt i en proces, der hver gang, på grund af den fejlbehæftede konstruktion, tager op mod en halv time. Tømningen af skraldesuget sker fra et sugepunkt i Reverdilsgade, som i forbindelse med M5 nu skal spærres af ved Reventlowsgade.

Den nuværende status er, at Reverdilsgade er delvist blokeret i forbindelse med renovation i en halv time, to gange om ugen. Det er tvingende nødvendigt, at dette forhold indtænkes i forbindelse med den kommende tilrettelæggelse af byggepladsen ved M5-byggeriet.

Det er vigtigt at forstå, at beboerne i Stampesgadekarreen har kæmpet med elendige renovationsforhold siden M3/M4-byggeriet blev indledt i 2010, og at det, med det nye byggeri kan forventes at fortsætte til minimum 2035. Det er altså et kvart århundrede med midlertidige, dårlige, utilfredsstillende og ubrugelige løsninger.

Hverken Metroselskabet eller Københavns Kommune har været samarbejdsvillige i håndteringen af disse udfordringer. Det er derfor Gårdlaugets ønske, at disse forhold sættes under en uafhængig kontrol i forbindelse med det kommende byggeri.

Videre er der det forhold, at gården kort inden eksproprieringen var byfornyet. Det blev annulleret med eksproprieringen og gården blev konverteret til opmarchområde for brand- og redningskøretøjer. Efter at byggeriet blev afsluttet i 2019 har det været en lang og hård kamp at få Metroselskabet til at levere på forpligtelserne i forhold til at føre gården tilbage til en stand, der i hvert fald delvist kunne sammenlignes med byfornyelsen og det er først i indeværende sommer, at for eksempel græsarealerne er blevet brugbart retablerede.

Gårdlauget er bekymrede for, at det i forbindelse med afspærringer under det nye byggeri igen vil være nødvendigt at inddrage og ødelægge gården. Det skal derfor sikres, at der under byggeriet bedst muligt sikres, at gården er i en stand, der sikrer beboernes og brugernes trivsel, og at gården hurtigt retableres når byggeriet afsluttes.

Vi skal henstille til, at fortovet omkring karréen i videst muligt omfang holdes tilgængeligt, så folk kan benytte deres hoveddøre, og vi derved slipper for trapper og andre mærkværdige løsninger i gården.

Igen er tilliden til Metroselskabet og Københavns Kommune minimal. Også på dette punkt ønsker gårdlauget en uafhængig kontrol, der kan gennemtvinge at selskabet og kommunen leverer på løfter og indgåede aftaler.

Gårdlauget deltager gerne i dialog med Metroselskabet og Københavns Kommune om disse forhold.

Svar til: Høring 64791 af: Sanna Lindberg

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
462

INDSENDT AF
Sanna Lindberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Minc i Sverige AB

BY
Malmö

POSTNR.
21119

ADRESSE
Anckargripsgatan 3

HØRINGSSVAR
Bifogat ser ni Minc i Sverige ABs underlag för remissvar M5 – till förmån för Öresundsmetron.

MATERIALE:
doc.pdf

27 Aug 2024

Remissvar

Underlag för remissvar M5 – till förmån för Öresundsmetron

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....1
Mincs position avseende öresundsmetro..... 2

minc.

27 Aug 2024

Minc I Sverige AB (härefter omnämnt Minc) anser att Miljökonsekvensrapporten är välformulerad och innehåller viktiga frågeställningar som är relevanta för både Mincs verksamhet såväl som för att Malmö och regionen ska tillvarata den potential som finns för att driva både tillväxt och utveckling.



Minc ställer sig bakom förslaget om att verkställa en Öresundsmetro med koppling mellan Malmö och Köpenhamn. Detta ligger i linje med att Malmö stad behöver fortsätta arbetet med att stärka generella förutsättningar för företagande och utveckling. Minc ser också positivt på förslaget som kommer att skapa bättre förutsättningar för att skapa utbyte i form av arbetskraft, kompetens och innovationskraft.

Sammantaget ser vi Öresundsmetron som ett kraftfullt verktyg för att stärka integrationen, förbättra tillgången till arbetsmarknaden, och främja tillväxt och innovation i Öresundsregionen. Minc ställer sig därför mycket positiv till förslaget och ser fram emot de möjligheter som en sådan infrastrukturförbättring kan medföra för hela regionen.

Mincs position avseende öresundsmetro

Minc i Sverige AB som presenterar integrationen över sundet (punkt 2 på sidan 2). Sammantaget är vi positiva till Öresundsmetron.

- Ökar möjligheterna för tillgängligheten mellan Sverige och Danmark vilket också skapar förutsättningar för att hitta fler talangfulla och innovativa entreprenörer, affärsidéer och möjliggör ett bättre utbyte över sundet.

- Minc i Sverige AB har redan idag ett Acceleratorprogram som fokuserar på grundare i Öresundsregionen, genom en metro kommer självfallet tillgängligheten för målgruppen öka, vilket på sikt kan leda till ännu större tillväxt i Regionen.

minc.

27 Aug 2024

Minc i Sverige AB anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

Minc i Sverige AB förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Minc i Sverige AB framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport.

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Prognosen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det vill Minc i Sverige AB framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket

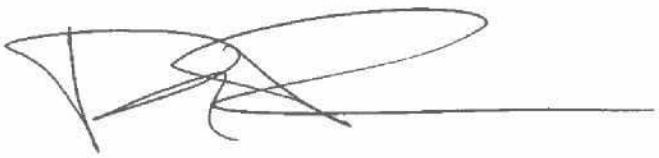
minc.

27 Aug 2024

på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller Minc i Sverige AB att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. (Organisation XY) vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.



Daniel Persson, VD

Svar til: Høring 64791 af: torben lenike petersen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
461

INDSENDT AF
torben lenike petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
AB Bryggens Have 2

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
axel heides gade 4, 6. tv.

HØRINGSSVAR

Særligt vedr. kompensation, genhusning og overtagelse som følge af gener fra anlægget af M 5.

Fra beboere i Bryggens Have II på Islands Brygge/Axel Heides Gade som berøres af den Sydlige løsning med station ved Bryggebroen.

Vi er 107 andelshavere i bebyggelsen på hjørnet. Der er 48 lejligheder, som har altan og vinduer mod en kommende byggeplads i Axel Heides Gade. Ud af disse er 15 lejligheder beboet af pensionister, som altså er i lejligheden 24/7. Derudover er der blandt de 48 lejligheder yderligere et antal, som må betegnes som særligt følsomme herunder børn. Det er altså hver tredje lejlighed, som er særligt belastet af byggeriet.

Vores ønske med dette høringssvar er, at der ydes en retfærdig og rimelig kompensation til de mennesker, der må bære de omtalte gener i op til 8 år.

Vores bemærkninger tager udgangspunkt i BEK nr. 768 af 25/06/2014 Bekendtgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen.

Metroselskabet oplyste på digitalt møde den 27.8.2024 om, at man med stor sandsynlighed vil tage udgangspunkt i denne, når Transportministeriet skal lave en ny bekendtgørelse for M5. Når vi i nederst skriver bekendtgørelsen refereres til den gældende for Cityringen.

Vi har følgende ønsker til revision af bekendtgørelsen:

1. **Kompensationen skal hæves**
   I paragraf 9 i bekendtgørelsen oplistes de beløb den maksimale kompensation er.

Kompensationen er fastlagt i 2014 altså for 10 år siden. Alene det bør kalde på en regulering.

Vi finder, at denne kompensation er uhørt lav, set i forhold til de store gener og evt. helbredsmæssige konsekvenser beboerne udsættes for i en lang årrække.

Derfor bør der være en ny beregning af kompensation ved udarbejdelsen af ny bekendtgørelse på M5. Vi mener den bør ligge på det dobbelte og reguleres hvert år efter byggestart i forhold til prisudviklingen.

1. **Der bør også ydes kompensation til særligt udsatte i dagtimerne**
   På det digitale møde den 27/8, oplyste Metroselskabet, at der ikke vil blive givet kompensation i dagtimerne, selvom støjniveauet er højt, fordi de normale byggepladsregler gælder.

   Vi mener ikke, at et metrobyggeri med de gener og den lange varighed kan sammenlignes med et almindeligt byggeri og derfor bør der ses bort fra "de normale byggepladsregler" og ydes kompensation i dagtimer som ved aftenarbejdet. Kompensation bør gives til de beboere som udsættes for generne 24/7 dvs. folkepensionister, førtidspensionister el.lign. samt familier der er hjemme med børn eller har børn med særlige udfordringer.

1. **Kompensation ved flytning til erstatningsbolig ved anlægsfaser af minimum 3 måneder.**
   I situationer med kompensation for belastninger ud over 3 måneder bør der ved ønske om erstatningsbolig være en højere kompensation, som tager højde for, at en husleje i en erstatningsbolig på samme niveau og beliggenhed for fx 3 værelser, vil koste mere end kr. 15.000 pr. måned.

1. **Dokumentation ved speciallægerklæring**
   I paragraf 20 står, at hvis en beboer der er særlig følsom overfor støj og vibration mv ønsker at få en forhøjet kompensation, så skal der foreligge dokumentation i form af speciallægerklæring, børnesagskyndigerklæring eller lignende. Vi mener det må være tilstrækkeligt med en lægeerklæring fra egen læge. Ligesom en lægeerklæring er tilstrækkelig til en arbejdsgiver, hvori lægen erklærer den ansatte for syg.
   Der skal ikke videregives fortrolige helbredsmæssige oplysninger til Metroselskabet - en lægeerklæring må være tilstrækkelig.

2. **Kompensation ved genhusning er ikke tidssvarende**
   En 3. værelses lejlighed med en kompensation (100 pct) er berettiget til 10.000 kr. om måneden. Man kan ikke finde en 3-værelses lejebolig med samme beliggenhed til denne pris i området.
   En lejebolig på ca. 100 kvadratmeter i samme område med tilsvarende beliggenhed koster mere end kr. 15.000. (Boligportal.dk)

1. **Vilkår for genhusning**
   Det skal være muligt for en udsat beboer at have trygge rimelige rammer og vilkår for at leve deres liv videre i byggefasen. Man skal kunne planlægge vedr. bolig og måske skoleskifte og lign. for hele byggeperioden.
   Det er derfor ikke tilfredsstillende, at der kun gives mulighed for kompensation og genhusning i særligt belastende anlægsfaser. Det bør ydes for helheden af alle belastende anlægsfaser.

Det er en belastning når man er ældre/ svagelig at flytte ind og ud af sin bolig og bo forskellige steder. Desuden vil Metroselskabet spare indskud og istandsættelse af lejligheder ved fraflytning og omkostninger til flytning samt arbejdstimer i forbindelse med administration, ved at man fx kompenseres i en sammenhængende længere periode.

Vi håber at disse synspunkter bliver taget i betragtning når der udarbejdes en ny bekendtgørelse om kompensation m.v. for M5.

Med venlig hilsen

Torben Lenike Petersen

På vegne af m5 gruppen i Bryggens Have 2

Axel Heides Gade 2, 4 – 6 og Islandsbrygge 71

MATERIALE:
hoeringssvar til m5 om kompensation.pdf

Høringssvar til M5

Særligt vedr. kompensation, genhusning og overtagelse som følge af gener fra anlægget af M 5.

Fra beboere i Bryggens Have II på Islands Brygge/Axel Heides Gade som berøres af den Sydlige løsning med station ved Bryggebroen.

Vi er 107 andelshavere i bebyggelsen på hjørnet. Der er 48 lejligheder, som har altan og vinduer mod en kommende byggeplads i Axel Heides Gade. Ud af disse er 15 lejligheder beboet af pensionister, som altså er i lejligheden 24/7. Derudover er der blandt de 48 lejligheder yderligere et antal, som må betegnes som særligt følsomme herunder børn. Det er altså hver tredje lejlighed, som er særligt belastet af byggeriet.

Vores ønske med dette høringssvar er, at der ydes en retfærdig og rimelig kompensation til de mennesker, der må bære de omtalte gener i op til 8 år.

Vores bemærkninger tager udgangspunkt i BEK nr. 768 af 25/06/2014 Bekendtgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen.

Metroselskabet oplyste på digitalt møde den 27.8.2024 om, at man med stor sandsynlighed vil tage udgangspunkt i denne, når Transportministeriet skal lave en ny bekendtgørelse for M5. Når vi i nederst skriver bekendtgørelsen refereres til den gældende for Cityringen.

Vi har følgende ønsker til revision af bekendtgørelsen:

1. **Kompensationen skal hæves**
   I paragraf 9 i bekendtgørelsen oplistes de beløb den maksimale kompensation er. Kompensationen er fastlagt i 2014 altså for 10 år siden. Alene det bør kalde på en regulering.

   Vi finder, at denne kompensation er uhørt lav, set i forhold til de store gener og evt. helbredsmæssige konsekvenser beboerne udsættes for i en lang årrække.

   Derfor bør der være en ny beregning af kompensation ved udarbejdelsen af ny bekendtgørelse på M5. Vi mener den bør ligge på det dobbelte og reguleres hvert år efter byggestart i forhold til prisudviklingen.

2. **Der bør også ydes kompensation til særligt udsatte i dagtimerne**
   På det digitale møde den 27/8, oplyste Metroselskabet, at der ikke vil blive givet kompensation i dagtimerne, selvom støjniveauet er højt, fordi de normale byggepladsregler gælder.

   Vi mener ikke, at et metrobyggeri med de gener og den lange varighed kan sammenlignes med et almindeligt byggeri og derfor bør der ses bort fra "de normale byggepladsregler" og ydes kompensation i dagtimer som ved aftenarbejdet. Kompensation bør gives til de beboere som udsættes for generne 24/7 dvs. folkepensionister, førtidspensionister el.lign. samt familier der er hjemme med børn eller har børn med særlige udfordringer.

3. **Kompensation ved flytning til erstatningsbolig ved anlægsfaser af minimum 3 måneder.**
   I situationer med kompensation for belastninger ud over 3 måneder bør der ved ønske om erstatningsbolig være en højere kompensation, som tager højde for, at en husleje i en erstatningsbolig på samme niveau og beliggenhed for fx 3 værelser, vil koste mere end kr. 15.000 pr. måned.

4. **Dokumentation ved speciallægerklæring**
   I paragraf 20 står, at hvis en beboer der er særlig følsom overfor støj og vibration mv ønsker at få en forhøjet kompensation, så skal der foreligge dokumentation i form af speciallægerklæring, børnesagskyndigerklæring eller lignende. Vi mener det må være tilstrækkeligt med en lægeerklæring fra egen læge. Ligesom en lægeerklæring er tilstrækkelig til en arbejdsgiver, hvori lægen erklærer den ansatte for syg.
   Der skal ikke videregives fortrolige helbredsmæssige oplysninger til Metroselskabet - en lægeerklæring må være tilstrækkelig.

5. **Kompensation ved genhusning er ikke tidssvarende**
   En 3. værelses lejlighed med en kompensation (100 pct) er berettiget til 10.000 kr. om måneden. Man kan ikke finde en 3-værelses lejebolig med samme beliggenhed til denne pris i området. En lejebolig på ca. 100 kvadratmeter i samme område med tilsvarende beliggenhed koster mere end kr. 15.000. (Boligportal.dk)

6. **Vilkår for genhusning**
   Det skal være muligt for en udsat beboer at have trygge rimelige rammer og vilkår for at leve deres liv videre i byggefasen. Man skal kunne planlægge vedr. bolig og måske skoleskifte og lign. for hele byggeperioden.
   Det er derfor ikke tilfredsstillende, at der kun gives mulighed for kompensation og genhusning i særligt belastende anlægsfaser. Det bør ydes for helheden af alle belastende anlægsfaser.
   Det er en belastning når man er ældre/ svagelig at flytte ind og ud af sin bolig og bo forskellige steder. Desuden vil Metroselskabet spare indskud og istandsættelse af lejligheder ved fraflytning og omkostninger til flytning samt arbejdstimer i forbindelse med administration, ved at man fx kompenseres i en sammenhængende længere periode.

Vi håber at disse synspunkter bliver taget i betragtning når der udarbejdes en ny bekendtgørelse om kompensation m.v. for M5.

Med venlig hilsen

Torben Lenike Petersen

På vegne af m5 gruppen i Bryggens Have 2

Axel Heides Gade 2, 4 – 6 og Islandsbrygge 71

Svar til: Høring 64791 af: morten windelev

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
460

INDSENDT AF
morten windelev

BY
København s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 3

HØRINGSSVAR

Høringssvar i forbindelse med anlæggelse af M5 under min ejendom – Prøvestens Allé 3, 2300 København S (En del af grundejerforeningen GFØ)

Jeg kan konstatere, at etableringen af M5 vil have store konsekvenser for området, og for områdets beboere omkring Lergravsparken som vil opleve store gener igennem en længere periode. Ud over dette har jeg bemærket at linjen skal løbe lige neden under mit hus i en foruroligende lav dybde.
Vi (os der bor i GFØ) havde forventet, at en Miljøredegørelse jf. lovgivningen herom, ville indeholde et afsnit om mulige alternative løsninger for kollektiv betjening af Østhavnen, og vil derfor gerne høre, i hvilket omfang der er blevet set på sådanne muligheder og hvilke forhold der er afgørende for, at der vælges en metroløsning som den nævnte M5? Har en letbane- eller s-togsløsning været drøftet? Og er der tal for det egentlige behov for M5? Alle i området serviceres fint af den eksisterende metrolinje.

Om linjeføringen

Høringsmaterialet er ikke særlig præcis om den konkrete linjeføring. Jeg kan se, at sporene fører ind under husene i vor grundejerforening, men der er et stort ønske om, at det tydeliggøres præcist, hvor de to tunnelspor løber, hvor brede de er og i hvilken dybde de ligger. Ved gennemgang på vores vej i sidste uge, kunne jeg forstå at linjen løber præcis under mit hus. Miljørapporten der ligger til grund angiver disse forhold meget generelt og overfladisk, det ønskes hel præciseret.

Om afgreningskammer

Der er set på to placeringer af et afgreningskammer, Jenagade og Lergravsparken. Den udvidede byggeplads ved Lergravsparken, hvis byggepladsen bliver placeret her, vil medføre langt større gener for rigtig mange beboere end hvis placeringen var i Jenagade. Samtidig vil risikoen for sætningsskader i bygningsmasse ved en Lergravsparken placering være større. Det fremgår, at det er væsentligt færre naboer der påvirkes ved Jenagade, hvorfor det vil være naturligt, såfremt der besluttes at etablere et afgreningskammer, at det placeres i Jenagade.

I og med at der indgår et afgreningskammer i Miljørapporten mener vi, rapporten under hensyn til kumulative påvirkninger også burde indeholde en beskrivelse af påvirkninger, såfremt afgreningskammeret medfører et nyt byggeprojekt omkring Lergravsparken senere.

Cykelparkering

I tabel 6.11 står, at der er 370 cykelparkeringspladser på Lergravsparken St.
I tabel 6.5 står, at der nedlægges 370 cykelparkeringspladser.
Flere steder i teksten er det dog anført at det kun er halvdelen der nedlægges. Hvad er de rigtige tal?

Lastbiltrafik

Det fremgår, at jordkørsler fra Lergravsparken vil foregå ad Lergravsvej og ud til Lynetteholmen. Endvidere fremgår af figur 6.2, at lastbiler fra byggeriet af Amager Syd sandsynligvis vil skulle køre ad Kastrupvej og ned ad Øresundsvej. Dvs at området omkring Lergravsparken vil få "dobbelt" lastbiltrafik, hvilket især vil påvirke ældreboligerne som ligger mellem Lergravsvej og Øresundsvej. Der er anført en alternativ rute for lastbiler fra byggeriet af Amager Syd, nemlig sydpå og ad Saltværksvej ud på Amager Strandvej. Vi vil anbefale at kun denne rute må benyttes fra byggeriet af Amager Syd, da det vil påvirke langt færre beboere.

Øresundsvej er i forvejen i dag belastet med jordkørsler til Lynetteholmen.

Der indgår ikke i Miljørapporten en gennemgang af støjbelastning mm på de enkelte veje der anvises til lastbilkørsel, herunder den samlede effekt af eksisterende og kommende kørsel fra andre byggeprojekter og de ekstra biler fra metrobyggeriet.

Med henvisning til krav om belysning af kumulative effekter anses det for en mangel i Miljørapporten og bør udarbejdes.

Grundvand

På side 379 er vist de beregnede grundvandssænkninger ved Lergravsparken, herunder de planlagte boringer til reinfiltrering af grundvand.
Miljørapporten beskriver alene situationen for 0,5 meters sænkning og ikke hvad der kan forventes at ske ved markeringen for 0,25 meters sænkning. En markering som rækker ind under mange bygninger. Især ved anlæggelse af afgreningskammer, rækker 0,25 meters kurven også ind under

huse i vor grundejerforening.
Rapporten forholder sig ikke til dette. Det er uacceptabelt at Miljørapporten ikke forholder sig til mulige konsekvenser herved og hvad der kan gøres for at reducere risikoen for bygningsskader.

Således undrer det, at der ikke placeres en eller flere boringer til reinfiltration tættere på Prøvestens Allé, idet det af figurerne kan ses, at kalksænkningen breder sig den vej, angiveligt fordi der ikke er boringer her.

Støj

Afsnittet om støj er overfladisk, uklart og svært at forstå som ikke teknisk ekspert.
Der benyttes forskellige tekniske støjbetegnelser som er svære for menigmand af afkode. Fx er nogle gennemsnitstal over en periode mens andre (måske) er maksimale peakværdier?

Afsnittet handler meget om, at der kommer overskridelser og gives kompensation.
Grundlæggende bør der udformes et supplement, som langt mere klart beskriver, hvor meget støj man kan forventes at udsættes for og hvor ofte og hvor længe og hvad det betyder i forhold til kompensation og hvor meget der gives.

Ved Lergravsparken kan vi nok forvente at der kommer grænseværdier på 70 dB(A) om dagen, 60 om aftenen og 55 om natten.

Men det er gennemsnitstal over en vis periode og dækker dermed over, at ind imellem vil støjen i alle tre perioder være højere (LAeq-værdien svinger op og ned). Det er illustreret i Fig 7.1.
Er der en grænseværdi for, hvor høj Laeq må være i disse tre perioder?
Kommer der krav om, at støjen på intet tidspunkt må overstige en bestemt dB – altså en øvre grænse for lydtrykket?

På Fig 7.1 er anført, at de røde streger viser "gældende grænseværdier for de viste døgnperioder". I dagtimerne 79 dB (og ikke 70 dB). Aften- og natværdierne er 70 dB (og ikke 60 og 55). Had er det rigtige?

Skal det forstås således, at de røde streger angiver et højest maksimalt lydtryk som ikke må overskrides på minut-basis?

Aflæst sådan, så må natstøjen altså i korte perioder være på 70 dB (trods sundhedsgrænsen er 40 dB) så længe det bare ikke overstiger 55 dB i snit over en halv time? Kan det være rigtigt?

Det fremgår ingen steder, om der kan klages over støjen, hvis man mener grænserne overskrides. Vi formoder, at det med anlægsloven bestemmes, at det kan man ikke. I stedet udbetales kompensation når det sker. Det er uklart om det er noget man skal søge om, fordi man mener præmisserne herfor har været tilstede, eller om det er bygherren eller måske kommunen, der automatisk udbetaler kompensation efterhånden som der sker tilstrækkelig store overskridelser?
Hvordan vil dette kontrolleres og dokumenteres – det bør bestemt ikke være egenkontrol.

På side 184 anføres, at "Det forventes at støjen i anlægsfasen for M5 vil blive reguleret på samme made som støjen fra byggeriet af Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen, der blev reguleret efter Byggepladsbekendtgørelsen [17]. De forventede støjgrænseværdier i en kommende byggepladsbekendtgørelse forventes fastsat til hhv. 60 dB(A) for aften og 55 dB(A) for nat."

Hvorfor står der ikke i Miljøredegørelsen, hvad det indebærer i stedet for blot en henvisning?

Hvad er grænseværdien i dagtimerne?
Der er vist en tabel 7.1 med Københavns kommunes grænseværdier, men det fremgår ikke, om det forventes at denne grænseværdi skal gælde for M5 byggeriet. Også andre steder er omtalt en dagsværdi på 70 dBA, men ingen steder står, om det er denne værdi der forventes, kun at den forventes overskredet.

Der kan ikke fremlægges en Miljøredegørelse, som ikke klart anfører de forventede grænseværdier – også i dagtimerne.

På side 203 kan vi i tabel 7.6 se for Lergravsparken, at det højeste beregnede støjniveau ved nærmeste facade er 75 Laeq,1t (dB) i de 9 måneder fase 01 varer (etablering af sekantpæle). Det er ikke nærmere forklaret, hvad denne enhed betyder, men vi tolker det således, at det er gennemsnittet af støjen i en time? Hvis det er korrekt, så kan støjen i kortere perioder således være højere? Kommer der et maksimalt lydtryk, som ikke må overstiges?

Såfremt der vælges en løsning med afgreningskammer (Tabel 7.7) taler vi om 12 måneder hvor højeste støjniveau så vil være 80 Laeq,1t (dB).
Om natten angives, at støjen højest være hhv 38 og 42 Laeq,1t (dB) uden og med afgreningskammer. Hvordan disse tal hænger sammen med den generelle nat-grænseværdi på 55 dbA, der forventes overskredet, er ikke forklaret. Vi får oplyst (side 181) at det anses for sundhedsfarligt hvis Laeq om natten overstiger 40 dB(A)? Er det et gennemsnit eller en max dB inden for 1 minut eller andet?

Helt overordnet virker det underligt, at man fastlægger nogle grænseværdier, som blot overskrides. Hvad er formålet med grænseværdier, såfremt bygherren bare får ret til at overskride og i stedet kan udbetale "kompensation". Skal grænseværdierne alene bruges til at beregne kompensationens størrelse? Og hvem fastsætter denne?

Som der står side 18: "Der vil ikke være konstant høj støjbelastning gennem hele anlægsperioden, men der vil være perioder med betydelig støjbelastning af omgivelserne på over 70 dB i dagtimerne og i visse perioder over 60 dB i aftentimerne og 55 dB i nattetimerne."

Det fremgår af tabel 7.11 side 206, at 1.218 boliger ved Lergravsparken station vil blive udsat for aften støj over grænseværdien (1.575 med afgreningskammer).
Tabel 7.12 side 207 angiver, at for natarbejde er der 2.122 boliger, der vil blive udsat for støj over grænseværdien (2.652 med afgreningskammer).

I bilaget er vist en række støjkort, men kun for dagtimerne. Der mangler støjkort som viser aften- og natstøjen og i hvor stor udbredelse det har i forhold til grænseværdierne.

Med denne massive påvirkning af boligområderne burde det fremgå langt tydeligere i en Miljørapport, hvem det er der bliver ramt, og rapporten bør naturligvis suppleres hermed.

Det fremgår side 18, at naboer vil blive orienteret forud for særligt støjende aktiviteter. Hvorledes defineres "naboer". Er det alene de naboer hvor støjgrænserne overskrides eller også længere væk, idet deres behov for denne information vel også er relevant?

Vibrationer – boring mm

Det fremgår (side 232), at ved passage af tunnelboremaskinen kan dette være generende i den overliggende bebyggelse, og at varigheden vil være begrænset til maksimalt 4 dage pr. tunnelrør. Der er ikke oplyst, om der er forskel på effekten af vibrationsniveauet på etagebyggeri og på villaer med og uden kælder og herunder risiko for bygningsskader. Dette ønskes belyst.

Vil beboere blive varslet i god tid om tidspunktet for passage af boremaskinen under deres bolig?

Det fremgår (side 19) at erfaringen fra M3 Cityringen viser, at kørsel med arbejdstog i enkelte tilfælde kan være hørbar og føre til niveauer nær grænseværdier for vibrationer og strukturlyd i bygninger, der ligger over tunnelen.
Hvad menes med "enkelte tilfælde" og hvilke forhold spiller ind?

Endvidere skrives at "samlet set vurderes vibrationspåvirkningen i anlægsfasen at være stor, dels fordi der er risiko for bygningsskadelige vibrationer, dels fordi mange naboer kan oplever vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid."
Dette er en meget uprækcis fremlæggelse. Hvem vurderer hvad der er gener?
Vi har som borgere der rammes heraf krav på at få oplyst, hvor risikoen for bygningsskader vurderes at være stor og i hvor lang tid der kan forventes "vibrationer, der generer komforten over relativt lang tid".

En sådan generel advarsel er ikke acceptabel i en Miljøvurderingsrapport, idet dette kan påvirke rigtig mange borgere ret voldsomt.
Vi ønsker samtidig oplyst, om der er forskel på etagebyggeri og så vore ældre villaer, hvad angår risiko for bygningsskader og øvrige vibrationsgener, herunder under hensyn til, at tunnelrørene kommer til at ligge højt og præcist under mit hus.

Vibrationer – drift

På side 238 står, at "beregningerne viser ingen overskridelser af grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen."

Rapporten forholder sig ikke til det faktum, at der åbenbart ikke er sammenhæng mellem hvad borgere oplever som generende og så den formelle grænseværdi.
Kommunen bør fastsætte grænseværdier, der gør, at alle borgere kan blive boende i deres hjem uden at udsættes for gener fra vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen. Driften af M3 viser, at dette ikke er tilfældet her, altså grænseværdierne er for høje, og det er ikke rimeligt, at kommunen blot accepterer, at denne form for gener bevidst påføres borgere. Metroselskabet skal forpligtes til at

bruge erfaringerne fra de mange, som i dag oplever kraftige gener fra kørslen af M3 under deres hjem til at sikre, at dette ikke også rammer beboere som kommer til at bo ovenover M5. Vi kan bl.a. henvise til beboere på Olufsvej omkring dette.

Hvad angår linjeføringen under vor grundejerforening på stykket lige syd for Lergravsparken, kan vi ud fra Fig. 13.4 og 13.8 (side 334 og 337) se, at linjeføringen ligger meget højt og afstanden fra fx en kælder der anvendes til beboelse til tunnelrøret kun vil være få meter. Hvad er de konkrete beregninger, der er anvendt til vore huse som konkluderer, at alle vibrationseffekter ligger under grænseværdien. Disse ønskes fremlagt.

Svar til: Høring 64791 af: Tonny Juul

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
459

INDSENDT AF
Tonny Juul

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Dag Hammarskjölds Allé 29, 3. th.

HØRINGSSVAR

Det er synd og skam ikke at lukke M5-ringen med et samme, når man skal i gang.

Muligheden fremgår af Metroselskabets perspektivnotat herom.

Lynetteholmen har jo lange udsigter, så hvorfor ikke starte ved hovedbanegården og gå med uret:

1. Hovedbanegården
2. Forum
3. v./Stengade
4. v./ Rigshospitalet
5. Østerport
6. Lynetteholmen
7. osv.

Rækkefølgen kommer nok til bedre at passe med etableringen af Lynetteholmen.

Og kommer Lynetteholmen ikke, får Rigshospitalet i alle tilfælde et tiltrængt løft af betjeningen med kollektiv trafik.

Svar til: Høring 64791 af: Amanda Stephansen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
458

INDSENDT AF
Amanda Stephansen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 52, 5. Tv

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedrørende metrobyggeri som højbane på Margretheholmen

Til Københavns Kommune,

Jeg skriver som en bekymret borger og repræsentant for de mange børnefamilier, der bor i området, i forbindelse med planerne om at bygge metroen som en højbane i vores bydel.

1. Områdets børn og fritidsliv
I vores område bor der et væld af børnefamilier, og vores fælles grønne arealer bruges dagligt til leg, fodbold, rollespil, krabbefangst og badeaktiviteter. Disse aktiviteter bidrager til børns sundhed og trivsel samt det sociale sammenhold mellem familierne. Med en metro som højbane vil området miste sin rekreative funktion. Den støj, forurening og visuelle forstyrrelse, som en højbane medfører, vil ikke blot forringe børnenes muligheder for leg og samvær, men også ændre den trygge atmosfære, som området i dag er kendt for.

2. Beskyttelse af truede arter
Vores område er også hjemsted for truede dyrearter, herunder flagermus, en sjælden frøart og isfugle, der er på rødlisten. Disse arter er afhængige af vores lokale natur for deres overlevelse. Et metrobyggeri som højbane vil uundgåeligt påvirke deres levesteder, og det kan føre til yderligere pres på allerede sårbare bestande. I en tid, hvor biodiversitet og naturbeskyttelse er afgørende for vores økosystemers sundhed, bør vi sikre, at denne plan ikke bliver til virkelighed på bekostning af vores lokale natur og dens arter.

3. Støj og forstyrrelse i nærheden af børneinstitution og bosted

I nærheden af det planlagte byggeri ligger der snart både en børneinstitution og et bosted for autister. Begge steder er afhængige af rolige omgivelser for at skabe tryghed og støtte for børnene og de autistiske beboere. Den konstante støj og de forstyrrelser, som en højbane vil medføre, vil få alvorlige konsekvenser for deres dagligdag, hvilket kan forværre trivsel og velvære for dem, der har mest behov for ro og stabilitet.

4. Tab af tryghed og naturens skønhed
Endelig vil en metro som højbane tage noget dyrebart fra os – vores hjem og den tryghed, vi føler i området. Den fred og ro, som vores grønne områder i dag tilbyder, vil blive ødelagt. Udsigten til et højt betonbyggeri, den konstante støj fra metroen og den visuelle forringelse af vores natur vil have en ødelæggende effekt på livskvaliteten for alle beboere. For mange af os er dette ikke blot en lokalpark, men en essentiel del af vores hjem, en perle i København, som vi ønsker at bevare i sin nuværende form.

Afslutning
Vi opfordrer derfor kommunen til at genoverveje planerne om at bygge metroen som højbane og i stedet undersøge alternative løsninger, der i højere grad respekterer områdets særlige karakter, beboernes behov og den sårbare natur. Et projekt af denne størrelse bør ikke kun tage hensyn til byens infrastruktur, men også til den livskvalitet og naturværdi, der er på spil.

Vi håber, at vores stemmer vil blive hørt, og at der kan findes en løsning, som bevarer vores unikke bydel.

Med venlig hilsen,
Amanda Stephansen
Margretheholm, København K

Svar til: Høring 64791 af: Alberte Lynggaard-Poulsen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
457

INDSENDT AF
Alberte Lynggaard-Poulsen

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rubikonvej 4

HØRINGSSVAR

Jeg bor i foreningen GF Valhal som er et bevaringsværdigt område på Amager, der er placeret hvor M5 er planlagt at blive anlagt. Jeg ønsker at blive hørt, da jeg ikke kan forstå hvorfor man vil anlægge et metrobyggeri under bevaringsværdige huse, som uden tvivl vil have svært ved at holde til sådan et byggeri - særligt når der er oplagte områder meget tæt på hvor byggeriet i stedet kan anlægges.

For hvis byggeriet rykkes få meter ligner det for mig, at det vil være muligt at anlægge det under byggelegepladsen Bredegrund samt under Sundbyøster Kirkegård (den gamle inaktive kirkegård). Det er to store områder som er ubeboede og uden bygninger som vil risikere at slå revner. Derfor virker det oplagt at omlægge byggeriet så GF Valhal undgåes, og områderne her i stedet udnyttes.

Det er en kendt problematik fra tidligere metrobyggeri, at gamle bygninger ikke kan holde til det. Det så vi blandt andet med husene på Olufsvej på Østerbro, hvor metrobyggeriet efterfølgende har givet skader på husene og gener for beboerne.

Derfor vil jeg inderligt opfordre til at undersøge mulighederne for at omlægge byggeriet, så vi mindsker skader på bevaringsværdigt byggeri og gener for beboerne.

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
456

INDSENDT AF
Rasmus

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Alle

HØRINGSSVAR

Jeg elsker metroen - det er en fantastisk måde at skabe transport i en stor by på.

Dog er jeg meget bekymret for larmen, da metroen vil komme til at ligge højt ift hvor min bolig er placeret. Samtidig bor vi i gamle bygninger som kan blive voldsomt påvirket af hvordan metroen bliver etableret og den daglige drift.

I bør sikre at beboernes dagligdag ikke påvirkes - dette både nat og dag. Selvom lyden er under et minimum, så beregnes det ud fra et gennemsnit og vil derfor være højere i perioder. Dette kan ikke accepteres da menneskers tilværelse er vigtigere end transport til en potentiel ny bydel

Svar til: Høring 64791 af: Bodil Vestergaard

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
455

INDSENDT AF
Bodil Vestergaard

BY
Greve

POSTNR.
2670

ADRESSE
Skoleager 16

HØRINGSSVAR

Teori og virkelighed

Der er udarbejdet en miljøkonsekvensvurderingsrapport for M 5. Det forlyder, at det har kostet 180 mio kr. at frembringe den.

Der lægges bl.a. vægt på menneskers sundhed og sikkerhed , biodiversitet (biotoper for flagermus og andet), bevarelse af kulturarv og materielle goder – og det beskrives at der i langt de fleste tilfælde vil være en række gener i etableringsfasen, og hvilke afværgeforanstaltninger der påtænkes – ligesom det på diverse møder er fremgået, at der kan opstå rekreative bymiljøer som konsekvens af metro, og her blev bl.a. peget på Enghave plads. De negative påvirkninger i driftsfasen er ringe – bortset fra Margretheholms havn, da der ikke bliver lagt skjul på, at der ved Margretheholms Havn foretrækkes en overjordisk løsning i form af en højbane (viadukt eller dæmning).

Af tabel 10.1 side 278 fremgår påvirkning af rekreative områder under anlægsfase og i driftsfasen for Sydlig Løsning, og kun for Margretheholms havn er de store i driftsfasen, fordi det foreslås, at der etableres en dæmning og den inderste del af havnen bliver fyldt op, da del af havnen skal anvendes som byggeplads, og dermed ikke vil kunne anvendes til lystbådehavn i anlægsfasen. I anlægsfasen bliver der fjernet faktuelt 5 lystbådebroer 8og ikke 4 som det fremgår af rapporten) samt servicebygninger, værft og slæbested. Af rapporten fremgår, at det vil dreje sig om 30 % af bådene – men fakta er, at det er 58 % !

Af mange siders rapport med mange teoretiske overvejelser, skal der kun en enkelt linje til at slå en levende havn, et aktivt miljø, et sted med rum til vandsport og forskellige sejlformer for mennesker i alle aldre ihjel.

Paradoksalt nok har der været drøftelser om, at der skal etableres en ordning for roere med overbæring og isætning af både i Margretheholms havn – i det slæbested som med en enkelt rød streg er nedlagt.

Metroselskabet har oplyst, at det koster 1,5 mia mere med en boret tunnel. Er omkostninger til opfyld med lastbiler og efterfølgende opgravning af jord og flytning – med lastbiler - indregnet ?

En metro skal være med til at fremtidssikre en levende by de næste 50-100 år, og alligevel vil man pege på en løsning, som ikke bare ødelægger en eksisterende kulturarv og et grønt miljø, men også skærer byen i stykker …

København er hovedstad i et land med så meget vand, at andre lande ville misunde os det. Man skulle tro, at det var et adelsmærke at kunne invitere sejlere fra hele verden, og i stedet begrænses adgangen – først med en bro og nu med forslag om nedlæggelse af halvdelen af havnen. Hvis man i praksis også værdisætter livskvalitet, æstetik, levende byrum med sociale fællesskaber og minimeret støj og støv, virker det som en (teoretisk) kortsigtet plan, hvor man holder på fem-øren og lader 5 kronen rulle …

Venlig hilsen

Bodil Vestergaard

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Mortensen

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
454

INDSENDT AF
Charlotte Mortensen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 4

HØRINGSSVAR

Hej KK

Jeg er mildest talt chokeret over at høre, at I eventuelt vil lave en ny metrolinie under det kvarter jeg bor i.

Vi har smukke gamle bygninger, som kan risikere og revne og det giver ingen mening at føre det tværs over fra Lergravsparken til Sundbyøster Pl.
Hvorfor lægger man ikke linien fra Amager Bro St. og så ned langs Amagerbrogade. Andet har aldrig givet mening hos mig helt fra starten af metrobyggeriet.

Jeg håber, at hvis det på trods bliver besluttet at grave under min ejendom, at I genhuser mig for den støj der vil komme heraf - kan jeg ikke leve med.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Riis

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
453

INDSENDT AF
Søren Riis

BY
FREDERIKSBERG C

POSTNR.
1828

ADRESSE
Martensens Alle, 10

HØRINGSSVAR

Beslutningen om linjeføringen af M5 til have stor indflydelse på et fantastisk område af København med et fortrinligt potentiale. Over de næste mere end 100 år vil området blive defineret af de beslutninger, som tages nu.

Vælger politikerne højbaneløsningen, vil det støje, ødelægge og stresse livet og hverdagen for rigtig mange Københavnere. Vælger politikerne at grave M5 ned, vil metroen kunne blive en livgivende pulsåre i en attraktiv bydel. På kort sigt er højbanen lidt billigere – på lang sigt er den nedgravede løsning den klart mest værdifulde og værdiskabe løsning for København. Dertil kommer, at den nedgravede løsning i øjnene på mange besøgene også vil understrege den fine byplanlægning i København, som er kendt for at giver rum til mennesker og facilitere høj livskvalitet.

Jeg håber, at politikerne på Københavns Rådhus vil træffe beslutningen omkring linjeføringen med det lange sigt for øje. Aldrig har København og Danmark været rigere – vi har muligheden for at investere i den langsigtede bedste løsning og undgå et ”ar” igennem en smuk og attraktiv bydel.

Svar til: Høring 64791 af: Niels Vincent Næser

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
452

INDSENDT AF
Niels Vincent Næser

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Mere metro til København er nødvendigt og har rettelig været højt prioriteret i mange år. Men det er svært at forstå, hvorfor der lægges op til, at så stor en del af den skal gå over jorden. Navnlig ved Margretheholm, hvor en højbane potentielt vil skære igennem et stort grønt område klos op ad et boligområde med 2000+ beboere. Margretheholm ligger under 1500 meter i fugleflugtslinje fra Amalienborg og kommer i fremtiden til, sammen med bl.a. Refshaleøen og Lynetteholm, at fungere som en del af indre by. En højbane vil gøre området til et sted folk vender ryggen til frem for et sted folk søger hen.

Allerede nu går mange besøgende gennem området ved Margretheholm på vejen ud mod enten Refshaleøen eller Copenhill, som med tiden er blevet en turistattraktion på linje med byens øvrige attraktioner. De vil næppe tage en gåtur under en højbane. Eller blive hængende i området i det hele taget. Udbygningen af København og herunder anlæggelsen af ny infrastruktur er bestemt ønskværdig, men at fjerne nogle af de få grønne områder, som byen allerede har, for at spare et relativt beskedent beløb sammenholdt med de samlede udgifter til metrobyggeriet, vil være enormt trist.

Når først en højbane er opført, vil den blive stående i årtier. Det må kunne betale sig at lave den bedste løsning første gang. Og den bedste løsning er at lave strækningen ved Margretheholm som tunnel.

Svar til: Høring 64791 af: Frank Sejersen

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
451

INDSENDT AF
Frank Sejersen

BY
Kbh V

POSTNR.
1702

ADRESSE
Stampesgade 5

HØRINGSSVAR

Overordnet er vi i vores familie særdeles bekymrede ved udsigten til næsten 8 års fornyet Metro-byggearbejde umiddelbart foran vores vinduer, døre og porte. Dertil skal formodentlig lægges flere års tovtrækkerier med Metro om erstatninger. Det er os bekendt ikke tidligere sket her til lands, at så mange borgere i næsten 20 år sammenlagt (M3/M4/M5) er blevet udsat for en så massiv og tæt byggeaktivitet, som i perioder giver en voldsomt reduceret livskvalitet grundet støj, rystelser og partikelforurening. Læg hertil skader på facader, sætningsskader, et nærmiljø med utroligt ringe by-kvalitet og ydmygende og udmattede forhandlinger med Metro. Den sammenlagte byggeperiode M3/M4/M5 udgør omtrentligt 25% af et menneskeliv. Vi mener, at det meget kritisk, at denne dimension ikke er medtaget i Miljøkonsekvensvurderingen, som fremstår mærkværdig historieløs og uden at adressere langtidseffekterne af at skulle være nabo til Metrobyggerier endnu engang. Ligeledes mener vi, det er overraskende, at den foreslåede Kbh H Metro-løsning overhovedet kan komme i spil, når beboerne allerede har måtte udholde et udmattede M3/M4 byggeri. Vores familie appellerer til beslutningstagerne om at tage specielt hensyn til os bag hovedbanegården, så vi ikke skal igennem et metro-byggeri igen. Det kan I simpelthen ikke byde os.

Svar til: Høring 64791 af: Michael Vogt

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
450

INDSENDT AF
Michael Vogt

BY
København

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 32 3th

HØRINGSSVAR

Jeg har haft min lejlighed i 20 år og Reventlowsgade har været on/off byggeplads i omtrent 15 af dem. Vi har gennemgået en årelang renovering af hovedbanegården, to renoveringer af Tietgensbroen og så metrobyggeriet som stod på i 9 år. Alle københavnere nyder godt af metroen, men vi har i den grad taget vores tørn, og det er urimeligt at kvarteret skal stå model til endnu en udvidelse med dertil følgende støjgener, rod, og fald i boligpriser. Den nye linie bør hensættes til Bernstorffsgade, hvor byggeriet "kun" går ud over trafikken.

Svar til: Høring 64791 af: Dan Holmgreen

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
449

INDSENDT AF
Dan Holmgreen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Vatnavej 28

HØRINGSSVAR

Det er en fejl at lægge metrolinjen kun 9-12 meter nede i jorden og lade den gå igennem et beboelseskvarter, når der er andre mulige løsninger. Det vil give væsentlige støjgener for alle beboere i området. Linjeføringen gennem det unikke gamle villakvarter, Det Islandske Kvarter, er uhensigtsmæssig. Anlæg den minimum 30 meter nede som i resten af København Og lad den gå langs Persillevej til Englandsparken få meter væk, hvor der er parkeringsplads og legeplads, fremfor igennem et beboelsekvarter.

Svar til: Høring 64791 af: Anders Kühle

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
448

INDSENDT AF
Anders Kühle

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Dønnerupvej 1B

HØRINGSSVAR

Hensyn til mennesker først !

Ved gennemsyn (den er lang, 612 sider!) af Miljøkonsekvensrapport for M5 hæfter jeg mig ved, at der ikke har været nogen som helst dialog med vi berørte borgere. Det skal dog indrømmes, at information på borgermødet på Islands Brygge 21. august var udmærket, og svarene på spørgsmål fra salen var en disputats værdig, dog alle efterfulgt af: "skriv et høringssvar!".

MK-rapporten virker på mig som et bekvemt alibi, ganske vist lovberammet og omfattende, for Københavns Kommune og Metroselskabet, så de har ryggen fri til at sætte mange menneskers liv på den anden ende i op til 10 år (s117), dvs. ca 12% af et menneskeliv, eller måske 100% af resten af ens liv hvis man er oppe i årene!

Som jeg fortolker rapporten og præsentationen på infomødet, så betragtes vi borgere i København som ludobrikker, der frit kan flyttes med og væltes omkuld og slåes hjem via anlægslove, særlove, varslinger, "gældende støjgrænser" mv. af Metroselskabet. Hvor udledte mio tons CO2, dB(A) lydtryk, kubikmeter jord, grundvand, antal lastbilskørsler, og paddehegn flittigt nævnes i rapporten, så er oplevelsen og virkningen for berørte borgeres i form af nedsat livskvalitet, sygdom og arbejdsevne og i yderste konsekvens livslængde ikke på nogen måde kvantificeret. Hverken for anlægsfasen eller for driftsfasen.

Det er i stedet blot benævnelser som "*ændret trafiksikkerhed*", "*ændret oplevelsesværdi*", *"ændret sundhed og trivsel"* der bruges. Og når ordlyden så ind i mellem skærpes til fx "*..påvirkningen vurderes samlet set at være stor ..*" eller "*.. forventes at have stor påvirkning af livskvaliteten*", så enten forklejnes det med, at der ikke bor så mange mennesker i området, eller der står løse hensigtserklæringer, eller det får lov at stå ukommenteret hen. Ja, der står ikke engang ordet "negativ" foran "*påvirkning*". På side 14 i Udkast til §25 tilladelse.. står der sågar at "*..den øgede mængde lastbiler kan have en påvirkning på trafiksikkerheden*" - "kan" !!! Det er da uomtvisteligt at flere kæmpelastbiler i byen i 5-10 år er en fare man må forholde sig kvantitativt til! Hvad kommer projektet til at koste i trafikulykker, øget transporttid og nedsat fremkommelighed indtil M5 står færdig?

Konkrete kompensationer og kompenserende løsninger udskydes til folketingsbeslutninger, jf info mødet 21. august, hvor der i øvrigt ikke blev stillet meget i udsigt. Uværdigt og urimeligt, lige meget om det så er inden for gældende lovgivning!

I afsnittet Samlet vurdering (s26) under kapitlet Afgørelse i Udkast til §25-tilladelse til anlæg af metrolinje M5 fremgår det at Københavns Kommune (Økonomiforvaltningen) er helt trygge ved projektet, citat: "*Københavns Kommune vurderer, at M5 kan anlægges og driftes* ***uden uacceptable påvirkninger*** *på miljøet og omgivelserne med de i projektet indbyggede afværge- og overvågningsforanstaltninger..*". Hvordan kan kommunen seriøst mene dette uden at have været i dialog med de mest berørte borgere? Som for eksempel brugerne af Magretheholms Havn, som jeg er én af? En havn der står til delvis opfyldning! Og man lægger i samme udkast (s13) vægt på at "*..langt hovedparten af påvirkningerne vil være midlertidige..*". Men hvad så med de påvirkninger som ikke er det?

I kapitlet Vilkår for tilladelsen (sidste 3 sider i Udkast til §25 tilladelse..) skærpes formuleringerne af kravene til Metroselskabet og dets entreprenører heldigvis lidt. Men langt fra nok - der er stadig alt for meget "..det skal tilstræbes.." og "det skal undersøges...". Dette gælder fx cykelparkeringspladser - dem kan vi altså ikke undvære en eneste af! Og så bliver en halv side ud af de 3 brugt på hensyn til padder! Sejlere og borgere på Magretheholm, eller andre konkrete berørte grupper af borgere, nævnes ikke med ét ord!

Jeg mener derfor **ikke**, at miljøkonsekvensrapporten samt "Udkast til §25 tilladelse.." kan godkendes før der foreligger helt konkrete løsninger for afhjælpning af de negative påvirkninger, M5 projektet vil have på mennesker. Løsningerne skal være realistiske, indholdsfastsatte, økonomifastsatte og tidsfastsatte og frembragt i dialog med vi berørte borgere - og vedtagne FØR der bliver taget så meget som et eneste spadestik til M5.

Så kære politiker, så selvom du nok har godkendt miljøkonsekvensrapporten og sendt den i høring, så udskyd projektet og bed om en mere grundig og kvantitativ menneske-konsekvens-vurdering inkl. "afværgeforanstaltninger", foretaget i dialog med borgene og derved med fokus på nulevende menneskers ve og vel - borgerne i København, dine vælgere!

Svar til: Høring 64791 af: Esben Wiese

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
447

INDSENDT AF
Esben Wiese

BY
Christianshavn

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 47

HØRINGSSVAR

Bevar biodiversiteten og det grønne på Margretheholmen – Grav metroen ned

Som beboer på Margretheholmen glæder jeg mig enormt meget over, at vi i fremtiden får en metrolinje, der forbinder vores skønne bydel endnu bedre med resten af byen. Jeg er stor fortaler for mere Metro i København, fordi det er en behagelig måde at rejse, det er effektivt (man kommer hurtigt fra A til B) og så flytter man trafik fra vejene og ned under jorden. Min hustru og jeg har dog helt naturligt nogle bekymringer omkring, hvordan M5's parter har tænkt jer at sikre, at den nye infrastruktur tilgodeser og bibeholder det rekreative og grønne åndehul, som området er for alle os, der bor har og alle de andre københavnere, der nyder at "komme lidt væk fra storbyen". Margretheholmen og de omkringliggende områder danner nogle fantastiske rammer for børnefamilier, hvor fællesskab er i hovedsædet, og hvor børn i alle aldre kan gå på opdagelse både i de grønne og de blå områder omkring os. Mig bekendt, virker det ikke som om, at der bliver taget højde for denne del – Det gode børneliv - i den miljøkonsekvensvurdering, der er blevet fortaget for nyligt. Hvordan vil det f.eks. påvirke børns leg i området, hvis det skal lege under og i nærheden af en højbane?

Samtidig kan jeg have svært ved at se, hvordan man med en højbane/en metro over jorden, kan vedligeholde det rige dyreliv, vi i dag har i vores baghave, ved søerne/gravene, havnen og de omkringliggende grønne arealer. Her møder vi et rigt dyreliv med alt fra hejre, trækfugle, frøer, ræve, insekter og planteliv. Hvad er planen for at bibeholde dyrelivet og de smukke grønne og blå områder herude?

Jeg talte med en nabo, som er arkitekt, og han var god til at sætte ord på vores bekymringer for området. Han sagde: Plads er den mest begrænsede ressource på jorden. Derfor er det alfa omega, at netop denne tages i betragtning og at der værnes herom, når der vælges mellem højbane og tunnelløsning for den nye M5-linje. En anden nabo, der havde været til borgermødet i bådhuset på Lynetten havn (jeg kunne desværre ikke selv), fortalte at hun havde bidt mærke i, at det eneste egentlige argument for en højbane er, at det er marginalt billige, og at dette endda kun på selve anlægsdelen, og at der derfor "kun" er tale om en ekstra éngangsinvestering. Når man har valgt at ville investere i dyr langsigtede infrastruktur i en by som København, hvor de grønne åndehuller er så efterspurgte, så virker en marginalt dyrere éngangsinvestering ubetydelig, da den vil sikre en løsning,

der tilgodeser netop de åndehuller, som gør København til den fantastiske by, den er. Det håber jeg vil vægte højt, når der skal tages en endelig beslutning.

Jeg håber samtidigt, at man vil have øje for det arkitektonisk helhedsbillede af området, og hvordan den ny infrastruktur kommer til at spille ind i de naturskønne omgivelser herude med havnen, Quintus, minebådsgraven, den vilde natur osv. Hvordan undgår vi, at M5 bliver en nål i øjet på beboere og alle de besøgende (både Københavnere og turisterne), som Metrolinjerne f.eks. er blevet på Amager/i Ørestaden? Parterne bag metroudvidelsen må have indsamlet enorme mængder erfaringer og input fra de tidligere linjer, som man tager med ind i planlægningen af det nye Metro-ben – og dertilhørende arbejde (byggeplads, transport af materialer etc.) med at komme i mål med projektet på en bæredygtig måde.

Lad os få M5-linjen under jorden, så vi også elsker den om 40-50 år, og så alle Københavnerne forsat har et fantastisk grønt og smukt åndehul i deres baghave.

Tak fordi, jeg måtte dele mine bekymringer og gode ideer med jer.

Svar til: Høring 64791 af: John Gade

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
446

INDSENDT AF
John Gade

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Rådet for Bæredygtig Trafik

BY
Brøndby Strand

POSTNR.
2660

ADRESSE
Lindevang 5

HØRINGSSVAR

Jeg har 2 indvendinger mod M5.

1) Det er normalt at beregne de samfundsøkonomiske konsekvenser af større infrastruktur investeringer. Det ses ikke at være tilfældet i MKV rapporten for M5. Tilmed er det sådan, at man forventer ca 38.000 færre daglige cykelture på hverdage i forhold til basisscenariet. Dvs en konvertering fra aktiv transport til passiv transport. Det er velkendt, at den samfundsmæssige værdi heraf er 8,3 kr/km. Dertil kommer, at det for langt de fleste ture i Københavnsområdet vil tage længere tid med metro end på cykel. Værdien af dette tidstab bør naturligvis også beregnes, som det er praksis i TERESA6.

Jeg har derfor foretaget simple beregninger og antagelser, som viser, at de negative samfundsmæssige omkostninger over 50 år vil være mellem 16 og 31 mia. Selvom der er tale om lægmandsberegninger, er de dog foretaget efter almindelige principper, og det vil være helt utilstedeligt ikke at lave en gennemregning af fagfolk.

Beregninger vedhæftet.

2) Anlæggelsen af M5 er ikke afstemt med andre trafikinvesteringer, hverken internt i Københavns Kommune eller i Region Hovedstaden. Hovedbegrundelsen for anlæggelsen er servicering af den kommende Lynetteholm.Det bør derfor indgå, om andre trafikale løsninger kunne give en bedre løsning, eller om andre trafikale tiltage i regionen kunne gøre M5 unødvendig og/eller mindre rentabel. Der kunne fx. nævnes Eksprestunnellen, som er ved at blive undersøgt. DSB laver netop nu forsøg med gratis cykelmedtagning på Kystbanen, ville det kunne gøre en forskel for trafikstrømmene ? Det ville også være interessant, om en løsning med adskillige (min 3-4) adgange til Lynetteholm via

cykelstier og broer ville være en samfundsmæssigt bedre løsning.

Mvh

John Gade

MATERIALE:
oekonomiske konsekvenser af m5.pdf

Høringssvar Metroring M5

Min hovedindvending er, at der ikke i miljøkonsekvensrapporten er lavet beregninger af de samfundsøkonomiske konsekvenser for projektet.

Det ser ud som om, at anlæggelse af M5 vil have stor, negativ samfundsøkonomisk konsekvens.

Først og fremmest vil man konvertere aktiv transport (cykling og gang) til passiv transport. Det drejer sig ifølge tabel 6.10 om 38.000 cyklister og 4.000 fodgængere på et hverdagsdøgn. Reduktionen i biltrafik er under det halve. Der er ingen estimater for effekten i weekenden.

Regnes med en samfundsværdi på 8,3 kr. pr km for cykling i forhold til passiv transport, og antages det, at en tur i Metroen erstatter en cykeltur på i gennemsnit 5 km, vil dette koste samfundet 17,3 mia over 50 år. Dette kan umiddelbart tillægges omkostningerne for byggeriet. Dertil kommer værdien for gang og i weekenden, hvorfor prisen for samfundet sandsynligvis er et tæt på 20 mia. Regnes med at turene i gennemsnit er 3 km, er tabet 10,4 mia, og igen bør tab ved gang og i weekend tillægges.
Da Lynetteholm lægges ud i et hjørne af byen, hvorfra de fleste rejsende må formodes at komme, anses gennemsnitligt 5 km mere sandsynligt end 3 km.

Der vil imidlertid også være et tidstab, fordi det simpelthen tager længere tid at gå til en metrostation, gå ned i undergrunden, vente på metroen, gå op igen, og gå hen til destinationen, end det vil tage at cykle den samme distance dør-destination.

Der findes af gode grunde ikke køreplaner for metro M5, hvorfor beregninger er taget fra den nuværende ringmetro.
Ét eksempel kunne være Ourøvej 5 på Østerbro til Politikens Hus på Rådhuspladsen.
Metro: gang 6 (gang) + 2 (ventetid + 11 (togtid iflg Rejseplanen) + 1 (gang) + 3 (op og ned ad trapperne), i alt 23 minutterr.
Cykel: 16 minutter for 4,5 km iflg Google Maps.
Med antagelsen fra Vejdirektoratets værktøj TERESA6 om at værdien af sparet tid på cykel er 120 kr i timen, og at rejseeksemplet er repræsentativt for de 38.000 reducerede cykelture, vil det koste samfundet 5,85 mia. over 50 år.

Et andet eksempel: Gasværksvej 2, lægehuset Nørrebro runddel, 3 km på cykel
Metro: Hovedbanen Metro gang 10 + 2 (ventetid) + 12 (togtid/Rejseplanen) + 2 (gang) + 3 (op og ned), i alt 27 min
Cykel 12 minutter iflg Google Maps.
I dette tilfælde er samfundstabet altså 14,2 mia. over 50 år. Igen kun for hverdage.

Med ovenstående antagelser må det samfundsmæssige underskud som minimum forventes at blive mellem 16 og 31,5 mia., formentlig en del højere, da weekender ikke er medregnet.

Det kalder vel på at nogen laver en kvalificeret beregning af, hvad projektets samlede samfundsøkonomiske konsekvens egentlig vil være, og at det vil være aldeles utilstedeligt ikke at gøre det.

Med venlig hilsen

John Gade, hverdagscyklist og overlæge,
Bestyrelsesmedlem Rådet for Bæredygtig Trafik,
Hovedbestyrelsesmedlem Cyklistforbundet,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

Svar til: Høring 64791 af: Stine Tims

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
445

INDSENDT AF
Stine Tims

BY
Kbh. s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 17, st.

HØRINGSSVAR
Jeg bor i det gamle, historiske villakvarter Valhal, der ligger op ad Sundby Kirkegård.

– Jeg kan ikke forstå, hvorfor man har tænkt sig at føre metroen under nogle af de bevaringsværdige huse i foreningen. – Husene er mere end hundrede år gamle og de er bygget som man gjorde på den tid med fuldmurede ydermure. Desuden mangler en vurdering af, hvor mange boliger/ejendomme støjen og vibrationerne kommer til at påvirke. – Jeg synes, at kommunen skal undersøge det og vælge den placering af metroen, der er til mindst gene for de berørte beboere.

1. Særlig stor risiko for at vibrationer fra støj giver skader på ejendommene på vejene på den nuværende rute (Rialtovej, Sixtusvej, luganovej etc) fordi:
    1. Husene er gamle, med utidssvarende fundamenter
    2. Husene er typisk fuldmurede (uden indermure) – og typisk med tykke ydervægge (30 cm)
    3. Hvis det bliver nødvendigt at lave grundvandssænkning, vil risikoen for sætningsskader/revner i huse øges yderligere.
2. Forslag til alternativ rute: Under parken og legepladsen – færre beboelsesejendomme. Vi foreslår at den bliver forskudt en anelse mod øst – hen under legepladsen Bredegrund og parken ved den gamle kirkegård (Sundbyøster kirkegård), hvor der bor færre mennesker i langt færre ejendomme.

Mvh. Stine Tims Andersen

Svar til: Høring 64791 af: Lea Friis Hartig

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
444

INDSENDT AF
Lea Friis Hartig

BY
Copenhagen K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66, 3 tv

HØRINGSSVAR
Høringssvar M5

Vi er glade for metroer i København og benytter dem i alle retninger - men metroer skal løbe under jorden! Man må ikke begå samme fejl som i Ørestaden, hvor størstedelen står i beton og der er få rare steder at opholde sig. Vi har i vores familie nogle punkter der berører os især, og som vi håber man vil tage i betragtning ved afgørelsen om en metro skal på højbane eller under jorden.

1: Byudvikling
Valget mellem en højbane og en tunnel er ikke et metrovalg, men et valg af, hvordan byen skal være, og hvordan den skal udvikle sig. Københavns Kommune har i over tyve år arbejdet med at få skabt en grøn by og åbne adgangen til vandet. Hvis man læser målene i Københavns Kommunes nye kommuneplan "Fremtidens Klimavenlige Hovedstad" er det svært at se, hvordan man vil leve op til de mange positive mål om flere grønne miljøer, rekreative områder, adgang til havnen etc., hvis man vælger en højbane. Valget af en tunnel er derfor valget af at leve op til egne visioner og målsætninger.

2: Børnefamilier i byen:
Margretheholm er et af de virkeligt velfungerende steder i byen, hvor børnefamilier vælger at blive boende i byen. Her kan vi kombinere arbejde med et aktivt fritidsliv, et trygt børneliv, godt naboskab og et liv, tæt på både by, natur og vand.
I Ørestad er der også mange børnefamilier. Men det er et stort og kendt problem i Ørestad, at så mange beboere og børnefamilier bor der i kortere perioder som en transitdestination. Det er man bevidste om på Rådhuset. Der er ikke skabt det samme miljø. Da vi fik barn for 5 år siden talte vi om, at eneste mulighed var at flytte ud af byen, men vi hørte om Margretheholm og efter et kig herude var vi ikke i tvivl om, at vi

alligevel gerne ville blive i byen. Hvis områdets grønne og maritime miljø bliver så forringet, som der desværre er udsigt til, så er vi bange for at vi som børnefamilie, samt vores naboer begynder at må se os om efter et andet sted at bo - udenfor byen.

3:Højbaner:
Et politisk flertal på Københavns Rådhus har besluttet og sat penge af til en analyse, der skal se på muligheden for at overdække metroen ved Lergravsparken og Øresund. Der er politiske visioner om at fjerne Bispeengbuen.
Højbaner skaber ikke velfungerende byrum, og det er derved ikke svært at forestille sig at der ifbm. M5 på et senere tidspunkt i fremtiden skal foretages ændringer ligesom ved Lergravsparken og Øresund.

4: Støjforurering:
Vi er bekymrede for først at bo så tæt op ad en byggeplads i alle de år byggeriet står på og derefter støjen fra metroer på højbanen der stopper og standser i begge retninger hvert 5. minut. Alle soveværelser og børneværelser vender mod Øst og støjen vil uundgåeligt være til gene hele døgnet. Vi ved fra familier der bor i Ørestaden at de konstant hører hvinende lyd af metroer der stopper og standser. Vores vinduer vil være tættere placeret på højbanen end tilfældet er for dem vi kender i Ørestaden. Vi bekymrer os derfor over, hvordan mange års støj kan påvirke familierne herude på Margretheholm. Det er alment anerkendt at støj og dårlig nattesøvn kan føre til stress og andre mentale sygdomme.

5: Grønne arealer og Maritime miljø:
Byudvikling af nye områder må ikke ske på bekostning af eksisterende områder. Margretheholm bliver påvirket fra flere sider. Udvidelsen af Refshalevej vil tage grønne arealer og noget af søen. En højbane vil fjerne 25.000 m2 grønt areal midlertidigt, og permanent forringe det samlede grønne areal og sammenhængen mellem boliger, grønne udearealer og adgang til vandet. På Margretheholm bruger alle beboere - børn, som unge og gamle - de grønne arealer og det maritime miljø hver eneste dag. Vi har Margetheholms egen fodboldklub på den store græsplæne, der er Rollespilklub ugentligt med børn fra 5 år og opefter, hvor de bruger hele området særligt den lille "skov", hvor der også bygges huler, klatres i træer og studeres insekter af de nysgerrige børn. Folk løber, går ture, dyrker både sommer og vinterbadning, går i sauna klub, dyrker fælles Yoga, Meditation, Crossfit træning, holder fødselsdage, mødes med naboer og meget meget mere. I havnen bliver der fritidssejlet i alt fra små gummibåde til store både, børn og voksne paddleboader, fanger krabber osv. Udover Margetheholms beboere møder vi også folk fra Amager og Christianshavn der kommer ud til os og benytter sig af vores skønne grønne og maritime miljø. Vi har mange flagermuse i vores træer her - flagermuse træer er fredet! Derudover har vi også Isfugle på Margetheholm.
I forvejen er vores skønne lille havn blevet "låst inde" af en klap-bro, hvor man kun kan sejle ud igennem på bestemte tidspunkter. Man har lavet en grim "dæmning" der hindrer optimal gennemstrøming af ilt i vandet, og i stedet for at kigge til Sverige,

kigger vi nu på tusindvis af lastbiler der kører over broen hele dagen. Disse lastbiler møder vi i øvrtigt også kontant på vores cykelture til og fra vores hjem. Vi er meget kede af at få ødelagt vores maritime miljø endnu mere ved en højbane og dermed nedlæggelse af store dele havnen.

At bygge metro midt i en by kan ikke ske uden at det generer. At kile en station ned mellem lejligheder i et tæt bebygget område vil være dybt generende for dem, der bor der. Men det er svært at gøre det anderledes, fordi alternativet er, at det så generer nogle andre. På Margretheholm er det et helt andet valg. Her er der et reelt valg. Det er dyrere, ja, men i et 100 års perspektiv er det nok pengene værd. I hvert fald, hvis vi skal se på, hvor mange kræfter, der er blevet brugt de seneste tyve år på at arbejde for en grønnere hovedstad. Og når man ser på, hvordan man er begyndt at ville ændre beslutninger om tidligere højbaner.

Med venlig hilsen
Familien Friis Kristensen

Svar til: Høring 64791 af: Rikke Andersson

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
443

INDSENDT AF
Rikke Andersson

BY
København K

POSTNR.
1433

ADRESSE
Luftmarinegade 168

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg bakker op om alle høringssvar, som argumenterer for at grave M5 ned! Vi har at gøre med et område, som har så mange kvaliteter, der bliver ødelagt ved en metrolinje over jorden. Jeg savner en helhedstankegang på tværs af udviklingen af Refshaleøen, bygning af Lynetteholm (som vi er mange der er modstandere ag) i sammenhæng med Margretheholmen, Margretheholms Havn Lynetten og resten af Holmen. Jeg savner at man tager udgangspunkt i mennesker og byliv først frem for infrastruktur. Få f.eks Gehl Architects til at lave en analyse af området. De er specialister i at lave evidensbaserede byrum. Hvordan lever delområderne sammen side om side og hvordan kan man styrke de kvaliteter som allerede er her frem for at ødelægge dem. På baggrund af sådanne studier, kan man udvikle en infrastruktur, som gør mennesker glade i stedet for det modsatte, som er ved at ske. Vi er mange der heller ikke bryder os om en udvidelse af Refshalevej med ophævelse af fredninger for at lave en tosporet vej. Vi drømmer tværtimod om en vej kun for bløde trafikanter og at alt biltrafik ledes bagom i forlængelse af Amagerstrandvej i en tunnel sammen med M5. Hvorfor kan Færøerne få penge til at binde alle deres øer sammen med tunneler og ikke hovedstaden København ?? I burde værne mere om vores elskede by og ikke forcere beslutninger igennem der for fatale konsekvenser langt ud i fremtiden.

Svar til: Høring 64791 af: Jaco Botha

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
442

INDSENDT AF
Jaco Botha

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32b 1.110

HØRINGSSVAR

Ifølge den planlagte linjeføring af M5 vil Gemini blive meget berørt af både tunnel-og gravearbejde i forbindelse med etableringen af M5. Det der medfører risikoen for skader som følge af rystelserne.

Derudover kan der stadig registreres rystelser og rumlen efter efteretablering af Cityringen, i en del lejligheder i området. Det er en oplagt bekymring for at dette også vil være tilfældet fremover i Gemini og værdien af vores bolig dermed vil falde drastisk.

Under anlægsarbejdet vil arealet mellem Islands Brygge 32 og 30 blive lukket, Islands Brygge vil blive lukket og Axel Heides gade gravet op og lukket. I en årrække vil der cirkulere op imod 20 lastbiler i timen tungt lastet med 35/40 tons, i et tæt bebygget område, med skoler og daginstitutioner. Der skal etableres alternative veje til og fra Parkerings arealer i de omkringliggende bebyggelser og specielt Axel Heides gade vil blive meget hårdt ramt.

Alternativ løsning:

I stedet bør en linjeføring fra Hovedbanen til DR byen med en mere lige linje over IslandsBrygge overvejes, således at den rammer Amager siden, nord for Pressesiloen (Islands Brygge nr. 24).

Det grønne område er optimalt som byggeplads i etableringsperioden, og der er mulighed for at flytte den længere mod nord, som vil betyde at færre personer bliver generet af byggeriet.

Selve stationen bør ligge under det grønne område (Den grønne kile) mellem Axel Heides gade og Hans Hedtofts gade.

Det ville ikke være nødvendigt at lukke Axel Heides gade, og formodentligt ikke Islands Brygge, men i hvert fald ikke med de konsekvenser den planlagte linjeføring utvivlsomt vil få for trafikken i området.

Stationen ville blive mere centralt placeret i området, nærmere forretninger og de arbejdspladser der allerede findes i netop dette område.

Svar til: Høring 64791 af: Regitze Flannov

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
441

INDSENDT AF
Regitze Flannov

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 32, st. th.

HØRINGSSVAR

Nej tak til endnu 10 år med metrobyggeri på Reventlowsgade.

Jeg vil henstille til, at byggepladsen vedr. M5 placeres ved Bernstorffsgade. Her er så godt som ingen boliger tæt på, og trafikken kan afvikles på anden vis.

Forslaget om placering af byggeplads på Reventlowsgade er helt urimelig og uhensigtsmæssig. Her er et tæt boligområde, med folk som skal passe arbejde, og børn og unge der skal passe skole og uddannelse.

Beboerne her har allerede holdt for med metrobyggeri i 10 år, og kan ikke holde til 10 år mere. Så stor en byggeplads, tæt på beboelse, betyder væsentlige sundhedsrisici og nedsat livskvalitet. At leve med støj, møg og helt urimelige adgangsforhold, dårlig lysindfald og nedsat sikkerhed i 10 år mere, er helt uacceptabelt.

byrderne må fordeles, og byggepladsen denne gang placeres uden tæt beboelse som nabo. Derfor vil en placering i Bernstorffsgade være det åbenlyse valg.

Svar til: Høring 64791 af: Jonathan Clausen

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
440

INDSENDT AF
Jonathan Clausen

BY
København

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 32 1. Th

HØRINGSSVAR

Det kan ikke passe lejligheds ejere igen skal være generet i 10 år af en grøn væg.
Derudover smide nye parkeringspladser væk, samt yderligere millioner i kompensation.
Hvor er kompensationen for dem som er tvunget til salg eller lign. I den periode.
hvordan kan man byde dette til samme boligejere som var påvirket på forrige metro byggeri, som blev forsinket?

Svar til: Høring 64791 af: Kenneth Teirlynck

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
439

INDSENDT AF
Kenneth Teirlynck

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
margretheholmsvej 62 4.tv

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholm føler jeg mig dybt bekymret over planerne om at anlægge metroen på en højbane. Det er et smukt og roligt område, som betyder meget for os, der bor her. De grønne områder og den åbne havn er en del af vores hverdag – for mig og min familie, men også for børnene, som leger her, og for os alle, der nyder stilheden og naturen. En tunnel vil beskytte denne livskvalitet og sikre, at Margretheholm bevarer sin unikke charme.

Hvis metroen anlægges på en højbane, vil det medføre en række ulemper, både støj, vibrationer og en stor visuel forstyrrelse, som vil ødelægge det harmoniske bybillede. Det er ikke bare noget, der vil genere os i årevis under byggeprocessen, men det vil også have langsigtede konsekvenser for området, vores ejendomme og den måde, vi bruger de rekreative områder på.

Jeg håber også, at der vil blive taget tage hensyn til den bæredygtige byudvikling, som vi alle ønsker. En tunnelløsning passer langt bedre til Københavns grønne strategi og sikrer, at vores områder forbliver både smukke og funktionelle – ikke mindst for fremtidige generationer.

Jeg opfordrer derfor kraftigt til, at man vælger en tunnel frem for en højbane. Det vil være den bedste løsning for både beboere, miljø og byens udvikling.

Svar til: Høring 64791 af: Jesper Michelsen

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
438

INDSENDT AF
Jesper Michelsen

BY
KØBENHAVN S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 9, 1.

HØRINGSSVAR

Jeg bor i det over 100år gamle villakvarter, der ligger op til Sundby Kirkegård og mellem Backersvej og Kastrupvej. Nærmere bestemt på Rialtovej. Det hus jeg bor i, er bygget i 1902. Området kandiderer måske ikke til at blive optaget på UNESCOs verdensarvsliste, men alligevel. Der er huse i området som er erklæret bevaringsværdige og hele kvarteret er i mine øjne værd at bevare og værne om.

Grundlæggende synes jeg at metroen i København er en stor gevinst for byen, men det har, især efter anlægget af Cityringen, vist sig at den desværre også kommer med en høj pris i form af støj og vibrationer der går ud over rigtig mange af de mennesker, der bor i ovenpå eller i nærheden af stationer, tunneller eller de åbne banetracèer. Jeg benytter af og til Cityringen, og jeg synes, som passager, at den rasler og larmer betydeligt mere end de "gamle" M1 og M2 linjer. Jeg tager simpelthen støjreducerende hovedtelefoner på når jeg benytter Cityringen.

Når jeg nu ser den foreslåede linjeføring for M5, der fører lige under min bopæl, bliver jeg bekymret. Når jeg derudover ser, at man påtænker at bygge M5 i kun 12-15m dybde så bliver jeg meget bekymret. Det er simpelthen alt for tæt på de gamle bygningers fundamenter, der jo, som nævnt, bestemt ikke er af nyere dato og slet ikke er opført efter de nu-gældende bygningsregelementer. Mange af husene står nærmest direkte på jorden og er fuldmurede uden indervægge. Bliver det nødvendigt med grundvandssænkning som følge af at man har valgt 12-15m som anlægsdybde, vil det derudover medføre en betydelig øget risiko for sætningsskader og revnedannelse i de gamle huse. Vi har i mange af husene indsivende grundvand gennem sokler og gulve i kældrene. Det er med til at bære husene (hvor mærkeligt det end lyder), men sænker man grundvandet forsvinder noget af det, der bærer husene, og det vil medføre sætningsskader da fundamentet vil blive påvirket.

Man skal huske at når først metro M5 er etableret er det jo ikke et anlæg man bare lige flytter lidt til højre eller venstre fordi effekten på de omkringliggende huse og mennesker alligevel blev for høj. Så de beslutninger der tages nu, er jo temmelig definitive mange mange år frem i tiden. Det er med andre ord driftfasen jeg er særdeles bekymret for. Anlægsarbejdet vil være en belastning også, men den overlever vi nok. Det slutter jo på et tidspunkt. Desværre er konsekvenserne i driftfasen kun omtalt meget kort i miljøkonsekvensrapporten og (den helt u-underbyggede) konklusion i rapporten er at der ikke vil være nævneværdige påvirkninger når metroen er i drift.

Jeg er ikke enig. Hverken i rapportens konklusion eller dens vægtning mellem anlægsfase og driftfase. Jeg er faktisk meget forundret over hvor lidt driftfasen fylder, for det er jo den (driftfasen) vi skal leve med i mange år. Det må man kunne gøre meget bedre, men sandheden er jo nok at man ikke aner, hvad det er man påfører folk af gener. Eller også er det meget værre; man lukker øjnene for de erfaringer man har fået med City-ring. Det kan jeg naturligvis ikke vide, men det er en nærliggende tanke.

Jeg mener, for det første, at 12-15m dybde ikke er nok til at vibrationer og støj kan dæmpes tilstrækkeligt til ikke at gøre skade på de omkringliggende bygninger. Og det er slet ikke nok til at sikre at de mennesker der bor i de omkringliggende huse ikke bliver påvirket af den støj og de vibrationer som metroen forårsager når den passerer. I drift vil der sandsynligvis passere et metrotog hvert 2-3 minut i hver retning i dagtimerne og om natten hvert 5-6 minut. Så medmindre man planlægger at bruge hjul af vat og kun køre 5km/t så er det altså ret ofte at få spoleret sin nattesøvn.

Jeg er med på at det på flere måder er dyrere at grave dybere, men i betragtning af det er et anlæg med en leve- og afbetalingstid på vel 70-80 år (mindst) så må der være råd til at vælge en løsning der ikke risikerer at ødelægge tilværelsen for en masse mennesker. Konsekvenserne af byggeriet i driftfasen er simpelthen ikke undersøgt godt nok og der er alt for mange hvis'er, men'er og forbehold og antagelser i rapporten til at den bør anvendes som en del af et beslutningsgrundlag for en eventuel metrolinje M5.

Jeg mener, for det andet, at hvis man fastholder en anlægsdybde på 12-15m så skal metroen underlægges nogle meget skrappere krav omkring støj og vibrationer end de som er gældende i dag. De nuværende krav er fra 1997 og må siges at være fra en anden tid – som vi kan kalde pre-metro. Hvis man ydermere tager i betragtning at grænseværdierne tager udgangspunkt i et gennemsnit over 10sek., bliver det jo helt skørt. Et metrotog, der kører omkring 50km/t (ca. 13,8m/sek.), vil passere under mit hus på 2-3 sek. Derved kan det, under den gældende standard, få lov til at larme 3-5 gange mere end det må, hvis man målte og tog udgangspunkt i den reelle støj under de ca. 2-3 sek. passage. Det er helt uacceptabelt og jeg må gentage at det er mig en gåde at man tilsyneladende ikke har lært (eller ønsket at lære?) af erfaringerne fra anlægget og driften af Cityringen; man skal være meget varsom når man lægger en metro under nogle gamle skrøbelige beboelseskvarterer som fx Olufsvej på Østerbro.

Derfor vil jeg anbefale tre ting

1. Metroen graves ned i niveau med M1 & M2 så den kommer ned i (mindst) samme dybde som omkring Lergravsparken st. og Amagerbro st.
2. Grænseværdien og metoden for tilladt støj gentænkes og redefineres så den passer til den eksisterende virkelighed med Metro. Der skal med andre ord måles konkret støj (og vibration) og ikke støj- og vibrationsniveau som et gennemsnit over en eller anden arbitrær tidsperiode.
3. Linjeføringen justeres så den berører færre af de gamle huse i kvarteret. Hvis det kræver at der bores nogle få hundrede meter mere, må det være sådan.

Hvis økonomien i projektet ikke kan bære ovenstående, så er det jo den modige beslutning at man slet ikke gennemfører projektet. Man bevæger sig jo i forvejen på kanten af det økonomisk bæredygtige. De afledte gener og omkostninger for de berørte bygninger og mennesker bliver i mine øjne simpelthen for høj.

Svar til: Høring 64791 af: Anne Dorte Michelsen

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
437

INDSENDT AF
Anne Dorte Michelsen

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 26, 4 tv

HØRINGSSVAR

Området ved Reventlowsgade/Stampes plads har været voldsomt belastet af byggeri i en lang årrække. Placering af M5 ved Bernstorffsgade vil belaste den hårdtprøvede bydel langt mindre. Der er tale om at skabe et grønt byrum foran Tivoli ved Vesterbrogade, kan denne plan evt kombineres med Metrobyggeriet?

Svar til: Høring 64791 af: Jan Christensen og Pia Jacobsen

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
436

INDSENDT AF
Jan Christensen og Pia Jacobsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 3. th.

HØRINGSSVAR

Tak fordi vi har mulighed for at blive hørt om planerne for den kommende M5. Det værdsætter vi meget.

Vi er et par omkring de 60 år uden børn, som flyttede på Margretheholm for ca. 1 ½ år siden. Vi oplever dagligt den gode stemning med leg og boldspil blandt børn, forældre og bedsteforældre. Det er et fantastisk område med sammenhold og plads til alle på boldbanerne, i naturen og i området generelt.

Blandt andet derfor er vi meget uforstående over for, at et af løsningsforslagene til en metro via Margretheholm er en højbane og ikke en linje under jorden. Det er meget svært for os at forstå den prioritering. Er det fx ikke værd at ”holde på børnefamilierne” i byen? En by bør også give mulighed for et rigt børneliv og ikke kun være et sted for studerende og ældre borgere. Alt andet lige er det vel egentlig også børnefamilierne, der bidrager med skatteindbetalinger til byens udvikling.

Biodiversitet/natur med grønne områder og mulighed for at finde ro og fred i en travl hverdag er ifølge flere undersøgelser samtidig medvirkende årsager til bedre trivsel og bedre sundhed for byens borgere. En højbane ødelægger området på Margretheholm, hvis I spørger os. Hvem sender sine børn ud at lege under en metrobane, hvem kan finde ro under en højbane, hvilke dyr og planter lever godt under en højbane? Vi erfarer i øvrigt også rundt i byen og ved at læse metroselskabets oplysninger, at det er meget vanskeligt at overholde reglerne for støj de steder, hvor metroen er etableret over jorden. Metroskinnerne skal stå skarpe for at undgå for meget støj. Og det er så godt som umuligt at vedligeholde skinnerne, så støjgener kan undgås. Den form for metrostøj kan også medvirke til stress og ubehag blandt beboere og alle andre, der benytter området ved Margretheholm.

Vi har erfaret, at der i vores områder skal bygges to nye institutioner, hvoraf den ene er til sårbare mennesker og den anden bliver en vuggestue/børnehave. Etableres der en højbane, vil det umiddelbart, som vi ser det, give de to institutioner meget begrænsede muligheder for at finde udendørs arealer til leg og ophold generelt. Det vil virkelig også være meget ærgerligt for brugerne af de to institutioner og trivslen der.

En helt anden historie er, at en metrolinje over jorden vil afskære den fine, gamle havn Lynetten ved

Margretheholm fra at forblive det, den er i dag. Tænk at ”ødelægge” en havn, der nærmer sig 50 års jubilæum. En havn drevet på frivillig basis og med massevis af arrangementer for alle. En havn der byder byens borgere og turister velkomne. For os giver det slet ingen mening.

Vi håber virkelig meget, at politikerne vil arbejde videre med løsningen, hvor metroen graves ned, og takker endnu en gang, fordi vi blev hørt undervejs i processen.

Mange hilsner

Jan Christensen og Pia Jacobsen

Margretheholmsvej, Kbh. K

Svar til: Høring 64791 af: Birgit Hovgaard

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
435

INDSENDT AF
Birgit Hovgaard

BY
kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 8, 4 tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Metroens placering ved Lynetteholmen og Refshaleøen

Når man ser billederne af forslaget for linjeføringen af metro M5, der skal passere henover Margretheholmen på en højbro ca. i 3 sals højde, inden den føres nedad over den eksisterende lystbådehavn, der så må fyldes op. Denne løsning har mange konsekvenser for de rekreative områder, lystbådehavn samt beboerne i området.

Man ved jo fra linjeføringen mod lufthavnen, der også er ført på en højbro, at den støjer. Kun helt ny slebne skinner har reduceret støj. Der slibes jo ikke skinner hver dag, så beboerne i det høje hvide hus lang banen vil få forstyrret deres nattesøvn, idet mange har soveværelse mod Øresund. Og har man ikke dør/vindue åben om sommeren mod Øresund, dør man af varme.

Løsningen med en højbro ødelægger de udlagte grønne områder, hvor der er flere legepladser og bakker at lege på. Og en stor græsplæne til at spille fodbold på. For ikke at tale om lystbådehavnen. Det er en katastrofe, at den forsvinder. Jeg har ikke selv en båd, men der er hyggeligt at gå tur og se på bådene. Desuden får man associationer a la Bispeengsbuen, hvor der under denne højbro, står masser af rod og ragelse. Området under broen kan ikke bruges til noget fornuftigt overhovedet.

Der er mange flere gener, end de jeg har nævnt. Så derfor bør linjeføringen for M5 være en tunnelløsning fra Prags Boulevard Øst ud til Refshaleøen og videre ud til Lynetteholmen N.

Svar til: Høring 64791 af: Lis Jensen

APPLICATION DATE
22. september 2024

SVARNUMMER
434

INDSENDT AF
Lis Jensen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 10, st.

HØRINGSSVAR

Jeg bor på Rialtovej i et hus fra 1901 og er bange for de skader der kan ske på huset når den nye M5 kun kommer 8-15 meter under jorden. Hvorfor vil det ikke være muligt at føre linjen under kirkegården og Bredegrundslegepladsen og lægge metroen længere nede ligesom ved de andre linier?

Med venlig hilsen Lis Jensen

Svar til: Høring 64791 af: Gunhild Qvist

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
433

INDSENDT AF
Gunhild Qvist

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 39

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Idet vi dagligt nyder at bo i naturen midt i byen håber vi meget at I vil grave den nye metrolinje M5 til Reffen/Lynetten ned.
I en travl hverdag har vi Københavnere brug for at kunne nyde fugleliv, blomster, sommerfugle og en dukkert i vandet. Samtidig har alt det grønne brug for plads til opretholdelse af en i forvejen presset natur og biodiversitet.
Så for os Københavneres og for naturens skyld: bevar Margretheholmen havn og grav metroen ned!

MVH

Svar til: Høring 64791 af: Josephine Flindt

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
432

INDSENDT AF
Josephine Flindt

BY
København

POSTNR.
2500

ADRESSE
Lyshøjgårdsvej 57

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne bede om at metroen bliver gravet ned. Det kommer til at være forstyrrende at skulle høre på og se metroen køre oppe over jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Sussie Heuser

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
431

INDSENDT AF
Sussie Heuser

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 11,1

HØRINGSSVAR

Jeg bor i villakvarteret på Rialtovej hvor man har har påtænkt at ligge den nye metrolinje M5 kun 8-15 meter under jorden hvilket virker fuldstændig ugennemtænkt ifht. vibrationer og støj fra metrolinijen og de potentielle skader på husene det kan medføre. Derudover er jeg bekymret for støjgener fra metrolinien og de grænseværdier man ligge til grund herfor og den helt sikker forringet livskvalitet som det medfører samt en værdiforringelse af ejendommene i kvarteret. Har i mon overvejet at fører linjen under områder hvor det ikke vil have samme konsekvenser ex. under kirkegården og bredegrundslegeplads og ligge metroen længere nede som ved de andre linier.
Med venlig hilsen

Sussie Heuser

Svar til: Høring 64791 af: Giovanni Nappi

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
430

INDSENDT AF
Giovanni Nappi

BY
Copenhagen

POSTNR.
2100

ADRESSE
Amerika Plads 23

HØRINGSSVAR

Tre punkter:

1) Hvorfor at ikke placere en af de metrostationer ved Dampfærgevej eller på Langeliniekaj? Der kunne dannes et bedre forbindelse med DFDS færgeterminalen, som er i dag dårligt forbundet til resten af offentlig transport netværk. Der er i dag en enkel busl som kører hver 20. minut halv tomt fra færgeterminalen til Østerport station.

2) Østre Anlæg er en natur oase i midt af Østerbro, som mange beboer, børn, ældre og turister bruger til at at dyrke sports, gåture, mm. Kan det virkelig passe, at der ikke kan findes bedre steder til at etablere M5s byggepladsen? Kan byggepladsen ikke etableres på Refshalevej? Ellers, hvorfor at ikke gentænke M5 start/stoppe stationer og bygge den videre fra Nordhavn, hvor byggeri er stadig i gang?

3) Kalkbrænderihavnsgade er allerede tungt belastet af trafik og støj fra kystbanen, samt forurening fra både vejene og krydstogene, som fremgår fra mange af kommunens rapporter. Transport af jord/materialer til og fra M5s byggepladsen vil forværre beboernes livskvalitet, samt endnu mere forurening.

Svar til: Høring 64791 af: phie ambo

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
429

INDSENDT AF
phie ambo

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
luganovej, 5

HØRINGSSVAR

Jeg mener ikke den planlagte linje skal ligge under villakvarterer, hvor husene er mere end 100 år gamle og ikke er byggede til at kunne holde til de vibrationer, som både anlægningsfasen og driftfasen udsender. Vi er midt i en klimakrise og vi skal passe på vores bygningsmasse, men risikoen for sætningsskader i de gamle fundamenter er stor.

Hvorfor ikke placere linjen under Bredegrund legeplads og Sundbyøster Kirkegård?

Med venlig hilsen

Phie

Svar til: Høring 64791 af: Anders Morgenthaler

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
428

INDSENDT AF
Anders Morgenthaler

BY
Kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Luganovej 5

HØRINGSSVAR

Jeg er en af dem der bliver berørt af den nye metrolinje. Jeg elsker metroen, men den skal laves forsvarligt. Derfor er den nuværende plan ikke god nok. Metrolinjen M5 ligger alt for højt, den skal meget længere ned som mange af de andre linjer. Der bliver argumentere for at det vil koste mere CO2, men det er ikke et argument der holder når metroen har en levetid på over 80 år. Desuden har højere liggende metrolinje, Cityringen, allerede vist at der kommer meget mere støj, så det skal man undgå at gentage. Vores villakvarter består af gamle huse der ikke kan tåle de vibrationer der kommer fra daglig drift og vil over tid ødelægge fundamenterne. Og så skal M5 linjens plan gentegnes så den hovedsageligt ligger under kirkegård og legeplads der ligger ved siden af vores villakvarter, det vil sparer alle en masse ballade. Et sidste argument er grænseværdierne for støj, de er forældede og er ikke tidssvarende. Alt sammen er argumenter der understøtte at man lægger metroen under kirkegård og byggelegeplads. Metroen er skøn, men den skal laves så den ikke genere vores daglig liv unødigt. Kh Anders

Svar til: Høring 64791 af: Susanne Munch

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
427

INDSENDT AF
Susanne Munch

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70 7 TH

HØRINGSSVAR

Høringssvar om Metro5

Metrostrækningen Lergravsvej – Refshaleøen skal lægges i tunnel.

Margretheholm er en bydel i lighed med Lergravsparken og bør derfor behandles som sådan. Alt andet end en tunnelføring vil ødelægge Margretheholms naturmæssige, rekreative og sociale åndehul.

Miljøkonsekvensrapporten fejlvurderer områdets betydning ved at reducere det til et hundeluftningssted. Den peger i øvrigt på de to mindre grønne områder som alternativ, men overser, at de ikke byder på samme "vilde natur" med biodiversitet, lille skov, bålplads, motionsstier, boldbaner, bådebro mm. Vi er 2000 beboere om at bruge de grønne områder, og østsiden af Udsigten er vores alles helle. Her leger børn og voksne, soler sig, holder picnics og nyder det, vi alle kom for: lys, luft, Øresund og masser af plads. De øvrige to områder er begge præget af cyklende og gående, og for området ud mod Refshalevej også den tiltagende trafik på vejen, som nu planlægges udvidet.

En højbane eller dæmning gennem Margretheholm vil betyde støj og forurening lige uden for den halve kilometer lange bygnings sove- og arbejdsværelser. Den vil dele området i to og desuden medføre indkig. Hertil kommer det byggehelvede over flere år, som anlæggelsen vil medføre.

Den slags fejltagelser hører fortiden til, og bordet fanger for al fremtid. Det er den, der skal investeres i med en tunnel.

Svar til: Høring 64791 af: Karin Andresen

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
426

INDSENDT AF
Karin Andresen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72, 5.th.

HØRINGSSVAR
Jeg har tidligere skrevet til flere politikere på Københavns Rådhus angående metrolinjen M5. Jeg bor selv på Margretheholm, og mange beboere her har skrevet lange og grundige høringssvar. Jeg har ikke yderligere at bidrage med, men vil her blot kort bekræfte min mening.

Det er så vigtigt, at vi bevarer området smukt, grønt og støjfrit.

Metrolinjer hører til nede i jorden, og det vil være en slem fejltagelse ikke at grave linjen ned. En fejl, der vil være til stor gene langt ud i fremtiden.

Jeg beder inderligt til, at man tager den eneste rigtige og fornuftige beslutning: GRAV METROLINJEN NED I JORDEN.

Med venlig hilsen
Karin Andresen

Svar til: Høring 64791 af: Martin Hansen

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
425

INDSENDT AF
Martin Hansen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 164

HØRINGSSVAR

Metroen er positiv for København, og metroen er med til at udvikle København.

Siden den første metro åbnede i 2002, er København blevet både større og nemmere at komme rundt i. Men der er også meget stor forskel på, hvordan den har bidraget til at udvikle de byområder, den går igennem.

Valget af M5 bliver ikke bare et valg af, hvordan vi skal udvide metronettet. Det bliver et valg om, hvordan vi skal udvikle København. Om vi vil fjerne velbesøgt bynatur og forringe velfungerende boligområder ved at lægge en højbane til nye byområder. Eller om vi vil skabe en løsning, hvor vi udvikler byen med respekt for københavnerne ved at fastholde værdifulde arealer og lægge metroen under jorden.

Københavns Kommune har i mange år i sin byudvikling arbejdet med en vision om, at i København kan man forene det, der i mange andre byer er modsætninger: Et travlt arbejdsliv og et trygt familieliv. Et levende kultur- og restaurationsmiljø og plads til afslappende og rekreative oaser. Storbystemning og nærmiljøer. Det er en positiv vision. Det samme gælder Københavns Kommunes ambitiøse målsætninger om at prioritere bynatur højt i kommuneplanlægningen.

Derfor min klare opfordring til politisk at sikre, at vi passer på de unikke kvaliteter, København allerede har, når vi bygger nyt. Det vil ske, hvis M5 bliver lagt i en tunnel, når den kører fra Prags Boulevard til Refshaleøen under Margretheholm og Margretheholms Havn.

Vi er en børnefamilie, der har boet på Margretheholm, siden området blev anlagt for over 12 år siden. Margretheholm og nærområdet er en af de afgørende grunde til, at vi som børnefamilie har valgt at blive boende i byen. Her er det muligt at cykle på arbejde i Indre By på ti minutter, bade, ro, sejle, være sammen med naboer og netværk på de store fællesarealer i løbet af en hverdag. Det er her, vi kan kunnet passe jobs og minimere rejsetid, og her, vores børn har kunnet lege frit rundt uden forælder-arrangerede aftaler. Her, at nabofællesskaberne er stærke som i en provinsby. Her, vi er i historiske maritime omgivelser, hvor jeg allerede nu oplever en påvirkning af Lynetteholm som kajaksejler og bådejer i Margretheholm Havn. Her, vi er værter for diverse sociale børne- og skolearrangementer, fordi Margretheholm har de grønne arealer, som resten af Christianshavn

mangler til børn og børnefamilier.

En højbane vil fjerne noget unikt – ikke bare for dem, der bor på Margretheholm, men for Christianshavn og København.

Jeg har set højbaner og vejbaner i luften i hele verden. Jeg har endnu til gode at se et eksempel, hvor de ikke kun er effektive til transportstrømme, men også er velfungerende byområder, som mennesker har lyst til at opholde sig rekreativt i. Hvem har set et barn lege under en højbane?

København har tyve års eksempler på, at højbaner er effektive til at skabe nye transportmuligheder, men også dyrekøbt erfaring med, at det hverken i Ørestad, på Amager eller i Nordhavn er lykkedes at skabe byrum, som folk opholder sig i eller slapper af i. Det var visionært at få bygget de første metrolinjer for at sætte gang i København. Især, fordi det skete på et tidspunkt, hvor byen havde dårlig økonomi. Det vil være visionært i næste fase at udvikle København på en måde, hvor vi både skaber nyt og fastholder et langsigtet fokus på Københavns unikke kulturelle og naturmæssige kvaliteter. Især, fordi København i dag står så økonomisk robust.

Er det dyrere? Ja, men det er en god investering i at gøre København endnu mere attraktiv – både for alle os, der bor her, og alle dem, der kommer til at bo her eller som besøger byen. Bruger det mere co2? Ja, i mindre grad, men marginalt, når man ser på det samlede fodaftryk fra, hvad en samlet byudvikling af hele Østhavnen og Refshaleøen vil betyde, inklusive ny infrastruktur.

Derfor min klare opfordring til at lægge M5 i tunnel.

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Bach Pedersen

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
424

INDSENDT AF
Rasmus Bach Pedersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 52

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring i forbindelse med de aktuelle planer om at bygge en metro som højbane i vores område. Som beboer i nærområdet og forælder til en 4-årig dreng, der jævnligt leger på de omkringliggende grønne arealer, ser jeg med stor bekymring på, hvordan projektet vil påvirke både os som familie og de mange andre børnefamilier i lokalområdet.

Vi er meget glade for metroen som en moderne og bæredygtig transportløsning, og vi ser dens værdi i at skabe bedre transportmuligheder og reducere trængsel i byen. Metroen er en vigtig del af Københavns udvikling, og vi anerkender dens bidrag til at gøre byen mere tilgængelig.

Dog er vi stærkt imod, at den foreslåede metrostrækning skal opføres som en højbane. Områderne, hvor vores børn og mange andre fra børnehaven leger, vil blive markant påvirket. Fodboldbanerne, som flittigt benyttes af børnene til fysisk aktivitet og socialt samvær, risikerer at blive ødelagt eller kraftigt forringet af byggeriet. Den grønne oase, som vi er så heldige at have tæt på vores hjem, bidrager både til vores livskvalitet og vores børns trivsel.

Vi håber, at kommunen vil genoverveje planerne om en højbane og i stedet overveje alternative løsninger, der ikke har så stor negativ indflydelse på det lokale miljø og børnenes muligheder for leg og udfoldelse.

Med venlig hilsen

Rasmus

Svar til: Høring 64791 af: Jens Kondrup

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
423

INDSENDT AF
Jens Kondrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privat

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Amager Boulevard 127

HØRINGSSVAR

M5 er endnu en skive af salamien Lynetteholm.

Jeg har én overordnet betragtning:

Personkredsen bag Lynetteholmen er utroværdig.
Benny Engelbrecht: Jorddepotet kunne blive et sted for nogle græssende får.
Benny Engelbrtecht: Når BT er enig i, at Lynetteholmen er selvfinansierende, kan vi fortsætte interviewet.
Sophie Hæstorp Andersen: Den fortælling, at Lynetteholmen er selvfinansierende, er vi ikke længere i.
Folketinget gav miljøminister transportminister en næse, fordi regeringen undlod at overlevere et kritisk brev fra den svenske miljøminister til Folketinget.

Til gengæld er By og Havn yderst nidkær mht at tryne fagbladet Ingeniøren for æreskrænkelse.

Hvilken ære?

Denne personkreds er ikke værdig til at styre min havn og mit liv, ej heller med salamistykket M5.

Svar til: Høring 64791 af: Vivian Fynbo Nielsen

APPLICATION DATE
21. september 2024

SVARNUMMER
422

INDSENDT AF
Vivian Fynbo Nielsen

BY
København s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 15, 2. Tv

HØRINGSSVAR

Jeg bor i det gamle, historiske villakvarter på Sixtusvej, der ligger op ad Sundby Kirkegård. Jeg kan ikke forstå, hvorfor man har tænkt sig at føre metroen under nogle af de bevaringsværdige huse i foreningen. – Husene er mere end hundrede år gamle og de er bygget som man gjorde på den tid med fuldmurede ydervægge. Hvis der kommer en metrolinje under dem, så er der meget stor risiko for, at de slår revner. Og da der heller ikke er et fuldt fundament, som man bygger med i dag, vil støjen og vibrationer fra metroen forplante sig op i husene.
For at handle bæredygtigt må vi være loyale over for dem, der har boet i og formet København, før vi blev født. – Det kan vi være ved at rykke linjeføringen 10 meter, så den føres under Kastrupvej og den gamle kirkegård, der nu er udlagt til park.

Svar til: Høring 64791 af: Hillechien Catharina Goos

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
421

INDSENDT AF
Hillechien Catharina Goos

VIRKSOMHED / ORGANISATION
S/K Lynetten

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Lergravsvej 47,5 tv

HØRINGSSVAR

hermed fremsendes mit høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten for M5 som pdf

MATERIALE:
hoeringssvar m5.pdf

HØRINGSSVAR - MILJØKONSEKVENSRAPPORT for M5

EN TUNNEL ER DEN BEDSTE LØSNING FOR MARGRETHEHOLMS HAVN OG FREMTIDENS KØBENHAVN

MARGRETHEHOLMS HAVNS EKSISTENS ER TRUET OG DENNES SKÆBNE VÆGTES IKKE NOK I MILJØKONSEKVENS RAPPORTEN!

For hvordan kan det være at Metroselskabet glemmer at se og bevare herlighedsværdierne i vores havn. Grundlæggende har rapporten ingen beskrivelse af det miljø, som S/K Lynetten og Margretheholms Havn udgør. Hermed er det også ubelyst, hvad det betyder for de borgere, som i dag anvender området.

Havnen og klubben udgør i et unikt fællesskab, Danmarks største selvbygger havn. (læs mer herom i høringssvar 288)

Her har medlemmer for nu 50 år siden for egne midler anlagt en havn for småbåde. Traditionen er siden fortsat, hvor en havn for småbåde med adgang til havet for borgere, der ikke nødvendigvis har den store formue, er mulig gennem samarbejde mellem klubbens medlemmer. Her bidrager nye såvel som gamle medlemmer til at vedligeholde havnen. Samtidig er det også en arbejdsplads med ansatte, som varetager den daglige drift, såvel som erhvervsdrivende med restaurant, skibsproviantering og skibsværft.
En omdannelse af 55% af havnen til midlertidig byggeplads og efterfølgende metro med vold eller på højbane, vil ubetinget have blivende konsekvenser for det sociale og kulturelle fællesskab, som sejlklubben og havnen i dag udgør.

VI FØLER OS…. "Ikke set!"

Rapporten beskriver omfattende konsekvenser for Margretheholms Havn og omkringliggende områder. Desværre er rapportens beskrivelser af Margretheholms Havn på flere områder ikke dækkende:

- Det fremstår af rapporten, at man ikke har været i dialog med brugerne af området
- Konsekvensen for sociale og kulturelle værdier er ikke belyst
- Der er ikke en konkret belysning af antallet af berørte bådpladser og rammerne for at kompensere i nærområdet
- Kompensation angivet i rapporten ift. vand og land svarer ikke til det område der afgives
- De områder der peges på til kompensation anvendes allerede til andre aktiviteter
- Byggepladsen inddrager klubhus, værkstedsområder og medlemsskure
- Populært slæbested brugt af bådejere i hele hovedstaden vil blive nedlagt
- Mulighed for kajak- og robådsoverbæring fra Københavns Havn vil blive yderligere kompliceret

Hvordan har Metroselskabet tænkt sig at Margretheholms Havn kan fungere mens anlægsarbejdet foregår.?

-Kan vi komme til vores både?

-Hvor skal vi være?

-Hvor kan jeg læse at I har tænkt det igennem helt ned i det lavpraktiske.

-Kan jeg få min båd op? skal lige bundmale. hvor kan jeg komme på land?

-Er der plads til gæstesejlere?

-Og ……..hvem betaler for etablering af erstatnings- havnepladser og alt det der hører til? er det By og Havn? Er det Metroselskabet?

Det vil vi også gerne have et svar på!

FORDELENE MED EN TUNNEL ER

- PÅVIRKER IKKE DET OMKRINGLIGGENDE MILJØ NÅR DEN ER FÆRDIG
- ER USYNLIGT.
- DRIFTEN BLIVER IKKE PÅVIRKET AF VEJR OG VIND
- LANGTIDSHOLDBAR/ BÆREDYGTIG =100 ÅR
- SIDST MEN IKKE MINDST: VI VIL UNDGÅ AT FLYTTE MARGRETHEHOLMS HAVN TIL NYE AREALER, inkl.havnekontor,landarealer, værksteder, klubhuse, værft, skibsproviantering, restaurant, ca 200 skure, slæbested, og mm.

KONSEKVENSERNE FOR MEDLEMMERNE AF SEJLKLUBBEN lYNETTEN
Der fokuseres selvfølgelig på penge ,CO2, bæredygtighed og miljøkonsekvenser . Men hvor i rapporten ser man på mennesket .

Menneskene som skal manøvrere i alt det her.
Det er os, os og vi har allesammen ansvar for en positiv og bæredygtig udvikling.
Men vi vil også gerne være en del af de omgivelser som er stabile og ikke laver for meget ravage og ødelægger et godt liv. Det gode liv vi har bygget op her i Margretheholms Havn.

Langs sydsiden ved indsejlingen til Margretheholms havn ser du en spektakulær arkitektonisk 200 meter lang bygning, Amagerværket. Facaden prydes af 8000 certificerede bæredygtige svævende træstammer.
Den bygning gør mig glad for der har man gjort sig umage for at forskønne det åbne rum, både om dagen og om natten. ligesom dens nabo, Amager Bakke, en affalds- skibakke , Copenhill. også en imponerende flot bygning at ha' som nabo som vi er glade for. Derefter kommer Udsigten. et langt lejlighedskomplex der slynger sig flot og delvist også langs havnen.

Til Metroselskabet; la' disse fine kolossale smukke bygninger stå for sig selv i vores rum mod syd og grav Metroen ned. Så bliver de nye naboer mod nord og øst engang,måske i 2050, glade for jeres beslutning, at selvfølgeligt skal Metroen under jorden!
Tak!

Svar til: Høring 64791 af: Bettina Bokmand Bjørn

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
420

INDSENDT AF
Bettina Bokmand Bjørn

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66, 3. Th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for M5

GRAV METROEN NED

Kære beslutningstagere,

Jeg skriver til jer som beboer på Margretheholmen og som forælder til tre små børn, som alle vokser op her i området. Vi er en familie, der har valgt Margretheholmen som vores hjem på grund af områdets fredelige natur, de åbne grønne arealer og den unikke atmosfære, som kombinerer historiske omgivelser med moderne byliv. Metroens udvidelse er uden tvivl en nødvendighed, og jeg støtter den stærkt. Men tanken om, at M5-linjen kunne blive anlagt som en højbane, bekymrer mig dybt – både for min families dagligdag og for vores kvarter som helhed. Jeg ønsker i stedet, at metroen graves ned som en underjordisk løsning.

En højbane vil ødelægge vores hjem

Hvis M5 bliver anlagt som en højbane, vil vi i vores lejlighed på 3. sal få metrotogene kørende lige i samme højde som vores vinduer. Jeg kan ikke forestille mig, hvordan vi som familie skal kunne leve med den konstante visuelle forstyrrelse, støj og vibrationer så tæt på vores hjem. Mine børn vil blive udsat for metrotogene, der ruller forbi på daglig basis – ikke kun udenfor, men nærmest lige ind i vores privatliv. Vi har i dag en smuk udsigt over havnen og de grønne områder, som giver os ro og trivsel i en travl hverdag. Det vil en højbane tage fra os for altid.

Negative konsekvenser ved en højbane

1. *Visuel påvirkning og livskvalitet*: Som beboer på Margretheholmen, der bor på 3. sal, vil en højbane placere metrotogene i samme højde som vores lejlighed. Dette vil ikke blot forstyrre vores udsyn, men også bringe togtrafikken alt for tæt på vores boliger. Det vil skabe en voldsom visuel barriere og dominere vores udsyn, hvilket markant forringer områdets charme og livskvalitet for beboerne.

2. *Støj og vibrationer*: Både anlæggelsen og driften af en højbane vil uundgåeligt medføre øget støj og

vibrationer. Med metroen kørende i øjenhøjde med vores lejligheder på Margretheholmen vil vi blive udsat for konstant støj, der vil forstyrre vores dagligdag og nattesøvn. Desuden vil vibrationer forplante sig gennem konstruktionen og skabe ubehag for de mange beboere i området.

3. *Ødelæggelse af rekreative områder*: Margretheholmen har nogle af Københavns mest værdifulde grønne og rekreative områder. En højbane vil skabe en fysisk og visuel barriere, der reducerer adgangen til disse områder, og mindske deres skønhed og anvendelighed. Vores havn, grønne arealer og fælles udendørs liv er essentielle for os beboere, og en højbane vil kompromittere dette.

4. *Indflydelse på kulturmiljøet*: Margretheholmen har en rig kulturhistorie, som er stærkt knyttet til områdets arkitektur og miljø. En højbane vil skabe en unaturlig adskillelse af området, og det vil mindske oplevelsen af denne kulturarv. En højbanekonstruktion vil virke voldsomt forstyrrende på det kulturmiljø, vi alle værdsætter og ønsker at bevare.

5. *Miljømæssige konsekvenser*: Anlæggelsen af en højbane vil have negative konsekvenser for den lokale flora og fauna. De grønne områder, som vi benytter til daglige aktiviteter, vil blive irreversibelt beskadiget, og det vil være vanskeligt at genetablere områdets biodiversitet.

Fordele ved en underjordisk løsning

1. ****Bevaring af områdets karakter****: En underjordisk metro vil sikre, at områdets visuelle udtryk og charme bevares. Vi vil fortsat kunne nyde det åbne landskab, de grønne områder og vores udsigt uden at skulle se på en massiv metrokonstruktion.

2. ****Støj- og vibrationsreduktion****: Ved at vælge en underjordisk løsning vil både støj og vibrationer blive minimeret. Dette er afgørende for at opretholde et roligt og behageligt boligmiljø, hvor vi kan trives uden konstante forstyrrelser fra metrotrafikken.

3. ****Beskyttelse af rekreative og historiske områder****: En gravet løsning vil sikre, at vi fortsat har fuld adgang til vores rekreative områder, som havnen og de omkringliggende grønne arealer. Disse steder er essentielle for vores hverdag og livskvalitet, og det er vigtigt at beskytte dem for fremtidige generationer.

4. ****Langsigtet bæredygtighed****: At vælge en underjordisk metro er ikke kun en løsning for i dag, men en investering i Københavns fremtid. Det vil bevare områdets værdier, reducere miljøpåvirkningen og sikre en højere livskvalitet for både os og fremtidige beboere.

Afsluttende bemærkninger

Selvom en underjordisk løsning måtte være dyrere, er de langsigtede gevinster for livskvalitet, miljø og byens æstetik mere end værdifulde. Vi må undgå at gentage fortidens fejl, som den metro, der nu pløjer gennem Amager og skaber en unødvendig adskillelse af området. København skal være en by, der prioriterer bæredygtighed og trivsel for sine borgere, og derfor bør M5 metroen anlægges under jorden på Margretheholmen.

Med venlig hilsen,
Bettina Bokmand Bjørn, Rasmus Bokmand Bjørn, Ea Rose Bokmand Bjørn, Frida My Bokmand Bjørn og Olaf Bokmand Bjørn
Beboere på Margretheholmen

Svar til: Høring 64791 af: Lars Mortensen

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
419

INDSENDT AF
Lars Mortensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 62, 5.t.v

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metrolinje m5.

MATERIALE:
hoeringssvar vedroerende metrolinje m5.pdf

Høringssvar vedrørende Metrolinje M5

Kære beslutningstagere

Vi skriver dette høringssvar som beboere på Margretheholm, hvor min familie og jeg har boet siden bydelen blev bygget tilbage i 2015. Vi valgte netop Margretheholm som vores hjem fordi vi var tæt på centrum af byen og fordi der er et helt særligt miljø på Refshaleøen. Med tiden er det blot blevet endnu bedre med både ARC, store grønne områder, en mindre skov og vores egen lille renoverede havn. Områder, som vi bruger meget vores datter og hund. Vi er derfor dybt bekymret for nærmiljøets fremtid, hvis de nuværende planer om at føre Metrolinje M5 som højbane gennem området.

Der findes i dag ikke mange gode grønne områder af den størrelse, som ved Margretheholm i hele København. Med alle de aktiviteter, der i løbet af året gennemføres i området, her tænker jeg blandt andet på både på koncerter på Refshaleøen og besøgende til ARC, så vil en højbane fuldstændig ødelægge det specielle miljø, der er under opbygning og bare bliver større og større hvert år.

Derudover bruges det grønne areal bag Udsigten af mange af de lokale børn og voksne til fodbold, frisbeegolf, bålhygge, fiskeri, løb, hundeluftning, fælles motion og andre aktiviteter, som ikke længere vil være mulig ved etableringen af en højbane.

Vi er helt med på at en højbane er billigere, men for alle de lokale beboere vil det være en uvurderlig værdi i hverdagen at få nedgravet en kommende metrolinje.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Kjeldsen

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
418

INDSENDT AF
Thomas Kjeldsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 17, 1.sal

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,
Jeg ønsker hermed at udtrykke min bekymring over den foreslåede rute for M5 Metroen, som vil løbe under de gamle villakvarterer ved Kongedybbet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej. Husene i disse kvarterer er meget gamle og har fundamenter, der ikke er bygget til at modstå de vibrationer og den støj, som en metrolinje vil medføre. Flere undersøgelser viser, at vibrationer fra metrotrafik kan føre til betydelige strukturelle skader, især i ældre bygninger. Ifølge UK's Department for Transport kan vibrationer føre til revner og strukturelle svækkelser, hvilket især gælder for bygninger med utidssvarende fundamenter, som det er tilfældet i dette område.

Den foreslåede dybde på 8-15 meter for metrolinjen forværrer problemet, da metrolinjer, der ligger tæt på overfladen, overfører mere støj og vibrationer til bygningerne. Erfaringer fra Cityringen viser, at selv på større dybder har støjen og vibrationerne fra metroen skabt store gener for beboere. Over 500 klager er indsendt siden Cityringen åbnede, hvilket understøtter, at der er behov for at ændre linjeføringen for at undgå de samme problemer i vores kvarter.

Et andet vigtigt argument er, at de gældende grænseværdier for støj og vibrationer er forældede og stammer fra 1997. Grænseværdierne tillader op til 22-25 dB, men det er problematisk, at støj måles som et gennemsnit over 10 sekunder. Undersøgelser fra Trafikverket (Sverige) har vist, at støjpåvirkninger fra hurtigt passerende tog kan være op til 5 gange højere end de tilladte grænseværdier, hvilket er tilfældet med metrotog, der passerer på blot 2-3 sekunder. Den nuværende målemetode tager ikke højde for disse støjpåvirkninger og bør revideres.

Metroselskabet har også argumenteret for, at en dybere placering af metroen vil føre til øgede CO2-udledninger under anlægsfasen, men dette argument er svagt. Byggeriet af metroen skal stå færdigt om 5-10 år, mens den forventes at være i drift i de næste 80-90 år. At prioritere en kortvarig reduktion i CO2-udledninger over livskvaliteten for beboerne i så mange år fremover virker uansvarligt.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at overveje en alternativ linjeføring, hvor metroen flyttes en anelse mod øst, så den i stedet løber under byggelegepladsen Bredegrund og Sundby Kirkegård, som er udlagt til park. Det vil reducere de strukturelle skader på bygninger og mindske støjgenerne for

beboerne i området. Erfaringer fra andre europæiske metroprojekter, som analyseret af European Conference on Sustainable Urban Mobility, viser, at metroer bør føres under grønne områder og offentlige pladser for at minimere påvirkningen på boliger.

Med venlig hilsen,
Thomas Kjeldsen

Svar til: Høring 64791 af: Marianne Rosager

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
417

INDSENDT AF
Marianne Rosager

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66, 7. th

HØRINGSSVAR

Metro M5 er et vigtigt skridt mod en mere bæredygtig og effektiv transportinfrastruktur i København. Imidlertid er det essentielt at overveje, hvordan denne metro kan implementeres på en måde, der bedst tjener både naturen, beboerne og fremtidige generationer. Jeg vil argumentere for, at Metro M5 bør føres under jorden af følgende grunde: beskyttelse af naturen, hensyn til børn, støjreduktion og fremtidssikring.

1. Beskyttelse af naturen
At føre metroen under jorden vil minimere den negative indvirkning på det lokale økosystem. Overjordiske konstruktioner kan føre til ødelæggelse af grønne områder, som er vitale for biodiversitet. En underjordisk metro vil bevare disse områder, hvilket er essentielt for at opretholde et sundt miljø for både mennesker og dyreliv.

2. Hensyn til børn
Børn er særligt sårbare over for støj og forurening. En underjordisk metro vil reducere støjniveauet i boligområder og skabe et mere sikkert og sundt miljø for leg og læring.

3. Støjsikring
Støj fra overjordiske transportmidler kan være en betydelig belastning for beboerne i nærområdet. En underjordisk løsning vil drastisk reducere støjforureningen, hvilket vil forbedre livskvaliteten for alle, der bor og arbejder i området. Dette vil også have positive effekter på mental sundhed og trivsel.

4. Fremtidssikring
Ved at investere i en underjordisk metro, sikrer vi, at København er bedre rustet til fremtidens udfordringer. En nedgravet metro er mindre sårbar over for ekstreme vejr fænomener og mulige fjendtlige angreb. Dette vil ikke kun beskytte infrastrukturen, men også beboernes sikkerhed.

Mulig Finansieringsforslag
For at imødekomme de økonomiske udfordringer ved at bygge en underjordisk metro, kan vi overveje følgende muligheder:

Beskyttelsesrum

Den underjordiske metro kan designes som et beskyttelsesrum, hvilket vil spare penge på opførelsen af separate sikringsrum for nye beboere på Lynetteholmen. Dette vil ikke blot være økonomisk fordelagtigt, men også praktisk, da det vil give et sikkert rum i tilfælde af nødsituationer.

Statslige tilskud

Ansøgning om statslige tilskud til infrastrukturprojekter kan hjælpe med at dække omkostningerne ved at bygge en underjordisk metro. Dette kan også inkludere EU-midler til bæredygtige transportløsninger.

Konklusion

En underjordisk Metro M5 vil ikke kun være en investering i transportinfrastruktur, men også en investering i fremtiden for København. Ved at tage hensyn til naturen, børnene, støjreduktion og sikkerhed, kan vi skabe en by, der er bedre for alle. Jeg opfordrer beslutningstagerne til at overveje disse argumenter og "finansieringsovervejelser" når de træffer beslutninger om Metro M5

Svar til: Høring 64791 af: Jens Bjorn

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
416

INDSENDT AF
Jens Bjorn

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66, 7. th

HØRINGSSVAR

GODDAG,

Der er mange meninger om en Metro og hvad den bruges til, og hvordan borgerne og besøgende i byen bruger den. Der er ingen tvivl om at det er et fantastisk gode for København, at have en Metro med mange linjer, der forbinder de forskellige bydele. Det er jo helt tydeligt at Amager er langt mere integreret med resten af København efter at Metroen er kommet. Alt i alt super godt.
Det der ikke er godt er, at man planlægger at bygge en højbane, der ødelægger gode områder som tusindvis af borgere i byen har glæde af og som med en højbane, kan gå tabt. Jeg tænker her på opfyldning af Margretheholms havn, der netop er for Københavnere, bygget af Københavnere og bruges af Københavnere. Med udsigt til en højbane bliver det døden for havnen. Det er såmænd slemt nok at man har lavet en bro foran der kraftigt begrænser ind og udsejling i de timer hvor sejlere gerne vil ind og ud.
Som beboer på Margretheholms vej er jeg også er jeg også dybt forundret over, at man kan finde på at ville bygge en højbro lige foran lejligheder i 3 sals højde. Det ødelægger livet for alle beboere her og specielt for dem der bor på 1. sal, 2. sal og 3 sal. Derudover ødelægges et dejligt grønt areal som bruges dagligt af alle beboere og gæster herunder specielt børn og børne familier.
Alle andre steder, hvor vi har højbroer i København, taler man om at sænke dem ned eller lyd isolere dem eller fjerne dem helt. Eks. Bispebuen.
Økonomisk har vi råd til at bygge mange tuneler, motorveje med mere på steder hvor der er meget lidt trafik. Nordjylland, Færøerne med mere, men vi har åbenbart ikke råd til det i Hovedstaden - det virker helt absurd.
Lad os nu ikke begå samme fejl flere gange. Grav Metroen ned.
Tak fordi I lytter og forhåbentlig tænker om igen.
De bedste Hilsner Jens Bjørn

Svar til: Høring 64791 af: Didde Mosegaard

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
415

INDSENDT AF
Didde Mosegaard

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Wiedeweltsgade 22

HØRINGSSVAR

Jeg vil på det kraftigste opfordre til, at Østre Anlæg ikke inddrages i et muligt kommende metrobyggeri.

Østre Anlæg er både et historisk område og et åndehul/fristed for alle os, der bor i nærheden. Her kan man (også som ældre sårbar medborger) gå hen og få en tiltrængt stilhed (bortset fra stien langs banelinjen), opleve årstidernes skiften, børn i alle aldre der leger i det meget vekslende terræn, ture i sne på kælkebakken foran SMK (den begrænsede del, der blev tilbage efter at SMK blev udvidet) hundeluftning, skovture, soldyrkning osv osv. Alt dette risikerer at blive ødelagt både ved, at dele af parken inddrages, søen formindskes og ikke mindst pga al den voldsomme støj, og tunge trafik, der følger med metroarbejde.

Svar til: Høring 64791 af: Vanløse Lokaludvalg

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
414

INDSENDT AF
Vanløse Lokaludvalg

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Frode Jacobsens Plads 4, 1. sal

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Vanløse Lokaludvalg

MATERIALE:
hoeringssvar vedr miljoekonsekvensrapport metrolinje m5 190924.pdf

Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

Høringssvar vedr. Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

19. september 2024

Sagsnr.
2024-0312076

Dokumentnr.
2024-0312076-3

Sagsbehandler
Anne Christine Dahl-Hansen

Vanløse Lokaludvalg har i bydelsplan for Vanløse fokus på at det er attraktivt at lade bilen stå, så kollektiv, miljøvenlig og bæredygtig transport bliver et lettere valg – både for os i Vanløse og for de mange, der rejser gennem bydelen hver dag.

Adgangen til den offentlige transport er en væsentlig faktor i arbejdet med en mere bæredygtig trafikudvikling, og vi har et løbende fokus på at understøtte en god og sammenhængende kollektiv trafik til alle dele af Vanløse og til de omkringliggende bydele. Vi ønsker, at flere gør brug af kollektive og bæredygtige transportformer, og at der i fremtiden er etableret flere attraktive, grønne forbindelser til omegnskommunerne.

På den baggrund ønsker lokaludvalget at pointere vigtigheden i, at der i forbindelse med M5 planlægges efter muligheden for på sigt at lukke metrolinjen som en ring med stop ved Rigshospitalet og et afgreningskammer herfra nordpå til en kommende "hospitalsmetro" over Bispebjerg hospital via Vanløses østlige del og de mange fritidsfaciliteter omkring Grøndal Multicenter og Bellahøj svømmehal og videre til Herlev hospital.

Venlig hilsen

Jan Lindboe
Forperson for Vanløse Lokaludvalg

VANLØSE LOKALUDVALG
Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg

Frode Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN nummer
5798009800435

www.vanloeselokaludvalg.kk.dk

Svar til: Høring 64791 af: Søren Thygesen

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
413

INDSENDT AF
Søren Thygesen

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 26. 4th

HØRINGSSVAR
10 år med M3 og M4, endnu 10 år med M5.

20 år af nogens liv på Vesterbro omkring hovedbanegården vil blive brugt på at leve i larm, rystelser og støv, hvis M5 bliver godkendt på Reventlowsgade/Stampesgade.

Som det eneste sted i København bliver området omkring Hovedbanegården blive ramt af dette byggeri to gange.

Lejlighederne er allerede de facto usælgelige, da ingen med vilje flytter ind i et metrobyggeri de næste 10 år.

HVIS metrostationen absolut skal ligge på Reventlowsgade/Stampesgade, så er det midste Metroselskabet kan gøre at tilbyde genhusning til alle i perioden. Alternativt overtage deres lejligheder, og dette til markedsprisen. Ved seneste metrobyggeri pressede Metroselskabet prisen ned på bl.a. andelslejligheder hvor folk blev syge af at bo grundet larm og rystelser. De mødte 15!!! personer op til et møde med en andelsejer og dennes formand. Dette er forkasteligt.

Metroen er en gave til København, men hvorfor den nye M5 ikke kan ligge på Bernstorffsgade hvor Tivoli og Postbyen også vil have glade af den forstår jeg ikke. Jeg er med på, at der er nogle forsyningslinjer der skal graves op, og en busterminal der skal flyttes, men er ideen ikke, at vi skal have flyttet trafikken under jorden? Hvorfor vejer hensynet til Movia så højere end hensynet til Tivoli, Postbyen og de beboere der rammes igen. Jeg hører argumentet om at den skal være tættere på togene og M3 og M4. Hvis folk kan gå fra Spor 1 til Spor 12 på hovedbanen, kan de snildt gå fra Bernstorffsgade til togene og M3 og M4.

Er der nogle der har haft kig på antallet af folk der bevæger sig ud af Istedgadeindgangen og ned i M3/M4, og kan den passage kapere M5?

De fleste er enige om, at Metroen er fantastisk, og at den binder byen sammen, men de fleste må også være enige om, at det ikke er OK, at lade beboere i København gennemleve et støjhelvede i 20 år uden en reel chance for at flytte.

Svar til: Høring 64791 af: Michael Flindt

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
412

INDSENDT AF
Michael Flindt

VIRKSOMHED / ORGANISATION

BY
K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 168

HØRINGSSVAR

Hej -

Der er sagt meget fornuftigt om at grave Metro ned - Metro er godt for byen - Ergo er mere metro endnu bedre for byen.
MEN en højbane er ikke en metro. Og når vi nu har erfaringerne fra tidligere højbaner og de udfordringer det giver, så skal Metro graves ned for at være metro.

Det er paradoksalt at vi kan bygge tunneller i Nordatlanten - Færøerne - som både er smukke, praktiske og ikke mindst fuldt finansieret - men at vi ikke kan finde pengene i landets hovedstad.

Derudover kan jeg bidrage med at jeg ligger som sejler i Margretheholms Havn på 25. år, og det er med en blanding af drepression og forundring, når jeg ser at havnen fyldes op.
Faktisk lige hen over min båd på bro 7 - hvor I i øvrigt er meget velkommen til at komme forbi og få en kop kaffe inden masten bliver dækket til med jord.

Her kan man sidde i ro og mag og indånde ånden - at havnen bestemt ikke er en millonær havn men :

1) En 50 årig havn bygget af egen driftige hænder som du og jeg - IKKE af kommunen.

2) At der på østkysten af Sjælland er optil 20 års ventetid på en havneplads

3) At havnen er en levende mekanisme hvor der altid er liv, liv der tiltrækker mere liv og masser af aktiviteter.

4) at havnen udover os der har kærlighed til vand og sejllads, huser unge mennesker som ikke kan finde et ordentligt sted at bo mens de studere.

5) at resten af havnen er en broget flok personligheder der ikke har mange andre steder at være, og her føler sig som en del af et værdifuldt fællesskab

6) etc

Tak fordi I lyttede

BH Michael

Svar til: Høring 64791 af: Sund & Bælt Holding A/S

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
411

INDSENDT AF
Sund & Bælt Holding A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sund & Bælt Holding A/S

BY
København

POSTNR.
1601

ADRESSE
Vester Søgage 10

HØRINGSSVAR

Bemærkninger fra Sund & Bælt er vedlagt.

MATERIALE:
sund baelts bemaerkninger til mkr for m5.pdf

Business Content

Sund & Bælt

Den 20. september 2024

Bemærkninger til Københavns Kommunes høring over Metroselskabets miljøkonsekvensrapport for ny metrolinje M5

Sund & Bælt har på et overordnet niveau gennemgået Metroselskabets miljøkonsekvensrapport med fokus på beskrivelsen af grænseflader til Østlig Ringvej og projektet i øvrigt.

Dette er relevant, da Sund & Bælt i øjeblikket gennemfører projektering og miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej, som har en række grænseflader til M5, herunder særligt på Prøvestenen, hvor placeringen af såvel tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej som kontrol- og vedligeholdelsescenter til M5 undersøges. Dette er nærmere beskrevet i politisk kommissorium for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej: trm.dk/media/2x4fbpty/kommissorium-mkv-for-oestlig-ring-vejokt-a.pdf.

Overordnet set finder Sund & Bælt det mest hensigtsmæssigt, at dialogen mellem parterne for de to projekter primært sker ved grænsefladedialog og tæt koordinering. Bemærkninger til denne høring skal betragtes som et supplement hertil og er således ikke udtryk for en udtømmende oversigt over emner, som skal behandles mellem parterne.

Det skal bemærkes, at Sund & Bælt af ressourcehensyn ikke har forholdt sig til øvrige dokumenter vedlagt høringen som eksempelvis bilagsrapport, udkast til § 25-tilladelse mv.

Nedenfor følger Sund & Bælts umiddelbare tekstnære bemærkninger til selve miljøkonsekvensrapportens beskrivelser af Østlig Ringvej. Det skal understreges, at der er tale om bemærkninger identificeret ved en overordnet gennemgang af miljøkonsekvensrapporten, hvorfor oversigten ikke nødvendigvis er udtømmende, og der derfor kan opstå yderligere i forbindelse med den løbende dialog imellem parterne.

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
1	2.1/12	Det sidste afsnit på s. 12 beskriver, at rampen på Lynetteholm ikke udføres som boret tunnel. Figur 2.2 (og Figur 2.3) giver indtryk af at rampen strækker sig helt frem mod Lynetteholms indre/vestlige perimeter. Figurerne vises igen i afsnit 4.	Sund & Bælt bemærker, at højbane og rampe på Lynetteholm vises ved den forventede nordlige krydsning med Østlig Ringvej. Det er Sund & Bælts forståelse, at M5 mod nord dykker i en tunnel mere østligt, så M5 går under Østlig Ringvej i en boret tunnel ved den nordlige krydsning, og derved undgår muligt geometrisk sammenfald. Sund & Bælt arbejder i øjeblikket ligeledes på en Miljøkonsekvensvurdering af vejforbindelse i tunnel fra Nordhavn til Lynetteholm. Eventuelt udføres denne tunnel som cut-and-cover ved krydsningen med M5, og der vil i bekræftende fald skulle etableres en byggegrube med dybe indfatningsvægge.
2	2.2/14	I afsnit 2 omtales indskibning af tunnelelementer: *"Det udborede materiale (tunnelmuck) køres med tog eller transportbånd*	Sund & Bælt bemærker, at Metroselskabet tidligere har orienteret om, at indskibning af tunnelelementer til metroen ikke kommer til at foregå på Prøvestenen.

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
		bagud til tunnelarbejdspladsen og derfra på lastbil til Lynetteholm, hvor det nyttiggøres i opfyldningen. Tilsvarende transporteres tunnelelementer på lastbil til byggepladsen fra det sted, hvor de indskibes."	
3	2.2/14 4.3.17/86+87	I afsnit 7 omtales stormflodssikring på Prøvestenen omkring KVC. Det specificeres at stormflodssikringen vil blive udført som et dige. På Figur 4.45 vises stormflodssikring omkring KVC udenfor det afgrænsede projektområde. I afsnit 2 beskrives jordvolden at være 6-8 m høj. I afsnit 2 på side 87 omtales løsningen med støjvold som værende den, som optager mest plads. Desuden fremgår det, at: *"Stormflodssikringen vil blive udviklet yderligere i samarbejde med tilgrænsende projekter og interessenter. I Figur 4.45 er indtegnet en stormflodssikring i form af en jordvold, der arealmæssigt optager mest plads, men har miljømæssige fordele. Der kan som alternativ til en jordvold anlægges stormflodssikring delvis med f.eks. spunsvægge, som vil optage mindre areal mod nord og øst. Både volden og en evt. spunsvæg el.lign. vil have samme højde og dermed samme effekt overfor f.eks. støvproblemer. Med kommissoriet for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej blev det*	Sund & Bælt henviser til kommissorium for MKV af Østlig Ringvej, som skitserer rammerne for projekternes arealbehov på Prøvestenen. Sund & Bælt bemærker, at der løbende har været dialog mellem Metroselskabet, Sund & Bælt og Transportministeriet om Prøvestenen og arealerne til hhv. metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter og Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg. I den dialog har Sund & Bælt gjort opmærksom på, at der med den af Metroselskabet skitserede jordvold ikke er tilstrækkelig plads til anlæg af tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej (herunder også forbindelsesvejen som leder væk fra Prøvestenen), og at det kan medføre at Sund & Bælt skal bruge areal nær erhvervshavnens østvendte kaj, som det fra politisk side tidligere er besluttet at holde fri. Transportministeriet har opfordret til, at Metroselskabet og Sund & Bælt i fællesskab forsøger at finde tekniske løsninger og synergier (såfremt de findes naturligvis). Dette er dog under samtidig præcisering af, at der ifm. vedtagelse af kommissoriet for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej blev aftalt en løsning i forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, der skulle sikre plads til både metroen og Østlig Ringvej på Prøvestenen, samt sikre adgang for erhvervshavnen til den østvendte kaj og så vidt muligt begrænse påvirkningen på det grønne friareal på Prøvestenen Syd. Det er derfor fortsat udgangspunktet, at infrastrukturanlæggene, inklusive stormflodssikring, som det klare udgangspunkt skal anlægges inden for de markeringer, som indgår i kommissoriet for Østlig Ringvej. Evt. afvigelse herfra skal være velbegrundet og aftalt mellem alle relevante parter. Sund & Bælt indgår løbende og konstruktivt i dialog med Metroselskabet med udgangspunkt i mandatet i projektets kommissorium.

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
		præciseret, at der på Prøvestenen skal være plads til både metroens KVC og et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, samt tages hensyn til erhvervshavnens arealer og de grønne friarealer på Prøvestenen Syd. Hensynet til disse balancer vil indgå i udviklingen af stormflodssikringen."	
4	3.4/59	*"Sund & Bælt har meddelt, at der undersøges en kort og en lang Østlig Ringvej, med samme åbningsår og samme design. Denne etape forløber fra Nordhavn til Lynetteholm, den lange fra Nordhavn til Kastrup - halvøen."*	Sund & Bælt har fået til opgave i tillæg til den allerede igangsatte opgave vedrørende Østlig Ringvej at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af en vejforbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm ("Nordhavn-Lynetteholm"). Kommissorium for Nordhavn-Lynetteholm er fra februar 2024 og kan findes her: østlig-ringvej-tillæg-til-kommissorium.pdf (oestligringvej.dk), hvor der også fremgår en nærmere tekniske beskrivelse af dette projekt. Der er således ikke tale om flere udgaver af en Østlig Ringvej, men derimod to forskellige projekter, hvor Nordhavn-Lynetteholm ikke er en ringvej.
5	4.6 (+flere kapitler og figurer generelt)	En mulig forbindelse til Øresundsmetroen mod Malmø omtales ad flere omgange.	Sund & Bælt bemærker, at den tekniske løsning for Østlig Ringvej på Prøvestenen i overensstemmelse med projektets mandat ikke tager hensyn til en mulig fremtidig forbindelse til Øresundsmetroen udenfor det afgrænsede KVC-areal.
6	4.7/94	På Figur 4.55 vises en bro over adgangsvej til Prøvestenen.	Sund & Bælt bemærker at der arbejdes på en trafikløsning med et vejkryds netop her for at håndtere trafik til og fra Østlig Ringvej, KVC og Prøvestenens virksomheder. Det bemærkes, at broen formentlig skal forvente et betydeligt større spænd end vist på figuren grundet vejkrydset.
7	4.8.5/103	*"Fundamentet under søjlerne bæres af nedborede funderingspæle som illustreret på Figur 4.69."*	Ved den sydlige del af Lynetteholm krydser M5 den forventede linjeføring for Østlig Ringvej. Som drøftet på koordineringsmøder mellem Metroselskabet og Sund & Bælt, forventes M5-fundamenter ved krydsningen at blive installeret mellem Østlig Ringvejs hovedtunnel og ramper, samt på udvendig side af ramperne. Såfremt Østlig Ringvej anlægges forud for M5, skal M5's fundamenter efterfølgende installeres på en sådan måde, at der ikke gøres skade på Østlig Ringvejs permanente konstruktioner.
8	4.8.8/107	På Figur 4.74 vises en rød linje for byggeplads til KVC.	Sund & Bælt bemærker, at linjen ikke afspejler den i kommissoriet for Østlig Ringvej aftalte afgrænsning. Linjen overlapper med området tildelt

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
			Østlig Ringvej. Der henvises i øvrigt til bemærkning nr. 3.
9	4.9/113	*Figur 4.80, Arbejdsområde for ledningsomlægninger ved KVC på Prøvestenen*	Sund & Bælt bemærker, at det viste område for ledningsomlægninger omfatter arealer, som berører både permanente og midlertidige arealer til Østlig Ringvej. M5-relaterede arbejder, herunder ledningsomlægninger, inden for Østlig Ringvejs arealer kan udelukkende foregå uden for perioden for Østlig Ringvejs anlægsarbejder. Sund & Bælt opfordrer til løbende og tæt koordinering mellem M5 og Sund & Bælt vedrørende disse arbejder.
10	4.10/117	Tidsplanen på figur 4.84 viser at tunnelboring forventes udført i 2029-2031.	Sund & Bælt noterer, at den hidtil drøftede sekvens, hvor Østlig Ringvejs sænketunnel etableres forud for M5 tunnelboring under Østlig Ringvej ved den nordlige krydsning på Lynetteholm, ikke afspejler tidsplanen på figur 4.84. Sekvens bør afklares, og grænsefladen bør håndteres med mest sandsynlige sekvens for udførsel.
11	5.5/140	*"Kommuneplan 2019 rummer en transportkorridor til forundersøgelse af Østlig Ringvej, der forløber tværs over Refshaleøen og Kraftværkshalvøen og videre mod Kastrup Lufthavn langs Amagers østkyst."*	Sund & Bælt bemærker, at det politisk er valgt at gennemføre MKV af en anden linjeføring for Østlig Ringvej, som forløber i en østlig korridor på det marine område langs Amagers Østkyst. Det kan tilføjes, at forslag til Kommuneplan 2024 er i høring, hvoraf den politisk besluttede korridor/linjeføring for Østlig Ringvej fremgår.
12	6.5.1/170	*"Byudvikling af Østhavnen og etablering af Østlig Ringvej er afhængig af etablering af M5"*	Sund & Bælt er ikke enige i den anførte kausalitet om, at etablering af Østlig Ringvej er afhængig af etablering af M5 og henviser blandt andet til Infrastrukturplan 2035 og strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen. For en gennemgang af de overordnede trafikale formål med Østlig Ringvej kan i øvrigt henvises til projektets kommissorium.
13	6.5.1/170	*"Metodisk er derfor valgt en tilgang, hvor trafikale effekter analyseres på baggrund af et referencescenarie, som indeholder en begrænset byudvikling af Østhavnen, ikke indeholder en fuld udbygning af Østlig Ringvej og ikke indeholder M5. I projektscenariet indgår alle tre elementer."*	I forbindelse med gennemførsel af nye trafikmodelberegninger for Østlig Ringvej, har Sund & Bælt etableret en følgegruppe, bestående af en række eksperter og interessenter, herunder Metroselskabet og Transportministeriet. I en opsamling fra 2. følgegruppemøde d. 15/1-2024 fremgår nedenstående vedr. Sund & Bælts metodevalg til at belyse de trafikale effekter af Østlig Ringvej: *"Metroselskabet redegjorde for, at de til brug for deres miljøkonsekvensvurdering anvendte beregninger for et basisscenarie uden byudvikling i Østhavnen, uden en fuld Østlig Ringvej og uden metro. I deres projektscenarie indgår alle tre*

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
			projekter. Sund & Bælt bemærkede, at såfremt samme metode anvendes til Østlig Ringvej, vil det ikke være muligt at vurdere de trafikale effekter af en Østlig Ringvej, som ellers står beskrevet i kommissoriet for Østlig Ringvej." Sund & Bælt gør opmærksom på, at denne forskel i metodevalg vil være årsag til, at resultaterne i de to analyser ikke umiddelbart kan sammenlignes.
14	6.5.1/170	*"De trafikale effekter udgøres af forskellene mellem referencescenariet og projektscenariet, hvilket derfor udgøres af en kombination af effekterne af byudvikling i Østhavnen, etablering af Østlig Ringvej og etablering af M5."*	Som angivet i tabel 6.6 indeholder Metroselskabets referencescenarie bl.a. anlæg af Nordhavn-Lynetteholm, mens projektscenariet bl.a. indeholder anlæg af Østlig Ringvej fra Nordhavn til Kastrup. Forskellen mellem referencescenariet og projektscenariet angiver derfor, efter Sund & Bælts vurdering, ikke effekten af at etablere Østlig Ringvej, i kombination med byudvikling i Østhavnen og etablering af M5. I stedet angiver forskellen mellem referencescenariet og projektscenariet, efter Sund & Bælts vurdering, effekten af at etablere en delstækning af Østlig Ringvej mellem Lynetteholm og Kastrup, når strækningen mellem Nordhavn og Lynetteholm allerede er etableret i referencescenariet. Denne effekt beregnes i kombination med byudvikling i Østhavnen og etablering af M5. Derfor er det Sund & Bælts vurdering, at Metroselskabets tekst ikke er en retvisende beskrivelse af de trafikale effekter, som angivet ved en forskel mellem referencescenariet og projektscenariet.
15	6.5.1/170	*"Det er på baggrund af denne tilgang, at der ses forholdsvis store effekter på andre transportformer end metroen i denne miljøkonsekvensvurdering."*	Sund & Bælt bemærker, at man med den af Metroselskabet valgte metode ikke kan aflede den direkte isolerede effekt af at etablere M5 målt på antal af rejsende. Dette helt afgørende forbehold beskrives først af Metroselskabet langt senere i afsnittet på den efterfølgende side. De trafikale effekter bliver målt som en kombination af flere simultane projekter, i nogle tilfælde med forskelligartet fortegn. I praksis vil der være lille substitution mellem Østlig Ringvej og kollektiv trafik.
16	6.5.1/170	*Tabel 6.6*	Sund & Bælt bemærker, at det ikke er korrekt at anvende begrebet "1. etape af Østlig Ringvej". Østlig Ringvej undersøges alene som den fulde linjeføring fra Nordhavn til Kastrup. Derudover

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
			undersøges projekt Nordhavn-Lynetteholm. Der henvises til bemærkning nr. 4 ovenfor til afsnit 3.4, hvoraf det fremgår, hvilke projekter, der undersøges.
17	6.5.1/171	*"Hvis en anden tilgang, hvor der ses isoleret på effekten af udbygning af kollektiv infrastruktur var anvendt, ville effekten på andre transportformer have været langt mere begrænset. Det er væsentligt at være opmærksom på at den valgte metodiske tilgang, således er en væsentlig årsag til, at resultater i denne miljøkonsekvensvurdering kan afvige fra resultater i andre analyser af M5. Traditionelt anvendes en tilgang, hvor forskelle mellem reference- og projektscenarie udgøres af infrastrukturprojektet og justeringer af den øvrige kollektive trafik og således ikke forskellig byudvikling og ændring i andre større infrastrukturprojekter."*	Sund & Bælt bemærker, at det med fordel kan tydeliggøres, at man med den af Metroselskabets valgte metode ikke kan udlede den direkte isolerede effekt af at etablere M5.
18	6.5.1/171	*Tabel 6.7*	Sund & Bælt bemærker, at det kan være uhensigtsmæssigt, at der afrundes til nærmeste 1.000. Det gør sammenligning og kvalitetssikring vanskeligt. For *"projektscenarie befolkning"* har Sund & Bælt fået oplyst et tal på 11.521 indbyggere i Kløverparken i 2070. Dermed fremstår det, at Metroselskabet tilsyneladende ikke har afrundet korrekt ved at angive 11.000 indbyggere. I forhold til tallet for byudvikling i referencescenariet på Kløverparken og Refshaleøen bør det fremgå, hvordan dette tal er fremkommet. For projektscenarie arbejdspladser bemærkes desuden, at tal for arbejdspladser på Kløverparken umiddelbart ikke er korrekt. Sund & Bælt har fået oplyst tallet 7.299 af Københavns Kommune.

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
19	6.5.3/173	*"Som følge af udbygning med M5, ændret lokalisering af befolkning, og arbejdspladser til Østhavnen og etablering af Østlig Ringvej påvirkes trafikken i hovedstadsområdet for alle transportmidler."*	Som angivet i tabel 6.6 indeholder Metroselskabets referencescenarie bl.a. anlæg af Nordhavn-Lynetteholm, mens projektscenariet bl.a. indeholder anlæg af Østlig Ringvej fra Nordhavn til Kastrup. Forskellen mellem referencescenariet og projektscenariet angiver derfor, efter Sund & Bælts vurdering, ikke effekten af at etablere Østlig Ringvej, i kombination med byudvikling i Østhavnen og etablering af M5. I stedet angiver forskellen mellem referencescenariet og projektscenariet, efter Sund & Bælts vurdering, effekten af at etablere en delstækning af Østlig Ringvej mellem Lynetteholm og Kastrup, når strækningen mellem Nordhavn og Lynetteholm allerede er etableret i referencescenariet. Denne effekt beregnes i kombination med byudvikling i Østhavnen og etablering af M5. Derfor er det Sund & Bælts vurdering, at Metroselskabets tekst ikke er en retvisende beskrivelse af de trafikale effekter, som angivet ved en forskel mellem referencescenariet og projektscenariet.
	6.5.3/174	*"Størst er væksten i selve Østhavnen, men også Østamager og Nordhavn vil se en betydelig vækst i biltrafikken, hvilket forårsages af etablering af Østlig Ringvej"*	
20	6.5.3/174	*Tabel 6.13: Ændring i trafikarbejdet i københavnske bydele. * Stigning i Østhavnen forårsages af tilflytning til Østhavnen og udbygning af Østlig Ringvej i projektscenarierne.*	Sund & Bælt bemærker, at det bør fremgå, at den store stigning på Østamager (udover Østhavnen og Nordhavn) også skyldes, at trafikken på Østlig Ringvej bliver tilknyttet disse geografiske områder. Der er altså tale om biler, som måske før kørte gennem byen eller omvejskørsel, som nu kører i tunnel langs Østamager.
21	6.5.3/175	*"Østlig Ringvej vil for eksempel aflaste Ring 3 betydeligt, hvilket er illustreret i Figur 6.16."*	Sund & Bælt er enig i, at Østlig Ringvej vil aflaste Ring 3. Det bør dog fremhæves som en mere central konklusion, at Østlig Ringvej vil aflaste indre by, hvilket er et af de primære formål ved Østlig Ringvej. Sund & Bælt bemærker desuden det problematiske i, at der præsenteres et differenskort som viser forskellene mellem Metroselskabets reference- og projektscenarie som omfatter Østlig Ringvej. Som tidligere bemærket viser Metroselskabets beregninger forskellen mellem Østlig Ringvej og Nordhavn-Lynetteholm. Endvidere omfattes simultant effekterne af byudvikling i Østhavnen og M5. De resultater, som Metroselskabet her fremlægger som effekten af Østlig Ringvej, er derfor efter Sund & Bælts vurdering misvisende og vil derfor

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
			adskille sig fra de resultater, som forventes at forelægge på baggrund af trafikmodelberegninger, der gennemføres i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej.
22	8.3.5/232	*"Grænseværdiafstande for bygningsskadelige vibrationer fra vibrationstunge anlægsaktiviteter som ramning af spuns, er omkring 20 meter. Afstanden til nærmeste bygninger er omkring 200 meter og derfor er bygningsskadelige vibrationer ikke et problem."*	Sund & Bælt bemærker, at Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Prøvestenen har midlertidige og permanente konstruktioner, som ligger tæt på KVC. Det forudsættes, at M5 anvender metoder, som ikke medfører risiko for disse konstruktioner. KVC foreslås tilføjet i Tabel 8.16 på side 239. Det samme gør sig gældende for M5 installation af fundamenter til viadukten ved Lynetteholm Syd, hvor fundamenterne forventes at skulle placeres mellem Østlig Ringvejs ramper og hovedtunnel. Det forudsættes, at den valgte metode til installation af fundamenter ikke medfører risiko for skader på Østlig Ringvejs permanente konstruktioner.
23	10.4/273	*"Stationer v/ Lynetteholm Syd og v/ Lynetteholm Nord* *Det vides ikke på nuværende tidspunkt, hvornår og hvor der vil blive etableret rekreative områder med offentlig adgang i M5's driftsfase.* *M5 planlægges som en højbane på viadukt på hele strækningen fra Refshaleøen til Lynetteholm Nord. Det vil derfor være muligt frit at passere under højbanen på hele strækningen, forudsat at der i øvrigt er offentlig adgang hertil. Højbanen vil derfor ikke være en barriere for eventuelt friluftsliv eller adgang i øvrigt. Påvirkningen af de rekreative interesser vurderes at være neutral, da placering og omfang af metroens stationer og højbane er kendt, inden der træffes beslutninger om etablering af rekreative arealanvendelser."*	For at sikre ønsket fritrumsprofil under højbanen bør der tages højde for, at M5 og Østlig Ringvej opererer med samme forudsætning for fremtidig terrænkote. Østlig Ringvej antager, jf. oplysninger fra By & Havn, at fremtidig terrænkote er +5 m DVR90.
24	11.3.2/298	*"Der etableres en alternativ adgang til de eksisterende*	Sund & Bælt vil gerne orienteres om denne adgang til de eksisterende virksomheder på

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
		virksomheder på Prøvestenen i anlægsperioden."	Prøvestenen af hensyn til egen planlægning af samme og behørig koordinering.
25	13.5/370	*"Der forventes at blive tidsmæssigt overlap mellem anlægsaktiviteter på M5 projektet og Østlig Ringvej projektet. På sidstnævnte skal der etableres til- og frakørselsramper ved hhv. lufthavnen, Prøvestenen og Lynetteholm"*	Sund & Bælt bemærker, der undersøges fire mulige tilslutningsanlæg ved henholdsvis: • Nordhavn • Lynetteholm • Prøvestenen • Kastrup
26	14.7/422	*"Anlæg af Østlig Ringvej vil med stor sandsynlighed medføre store påvirkninger af det marine miljø i kystvandet øst for Amager og ved Kronløbet. Omfanget og varigheden af de marine påvirkninger vil blive undersøgt af Sund & Bælt i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.* *Miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej forventes færdig i 2025. De marine påvirkninger fra M5 må forventes at være ubetydelige i forhold til de marine påvirkninger fra Østlig Ringvej. Anlæg af Østlig Ringvej overlapper potentielt tidsmæssigt med etablering af M5.* *Desuden forventes anlæg af Østlig Ringvej medføre store påvirkninger af vandmiljøet i Øresund. Der vil ikke være arealmæssigt sammenfald mellem de marine områder, der påvirkes af Østlig Ringvej og de forholdsmæssigt meget små opfyldninger der udføres som en del af M5."*	Det er Sund & Bælts overordnede vurdering, at potentielle marine påvirkninger fra M5 bør belyses isoleret og konkret for projektet M5 og ikke alene op imod potentielle påvirkninger fra Østlig Ringvej. Formuleringen i dette afsnit af miljøkonsekvensvurderingen kan forstås sådan, at dette ikke er vurderet konkret. Sund & Bælt finder det i øvrigt som værende en utidig og i øvrigt udokumenteret påstand at anlæg af Østlig Ringvej forventes at medføre store påvirkninger af vandmiljøet i hele Øresund. Det er netop en af hovedopgaverne i forbindelse med Sund & Bælts igangværende undersøgelser, modelleringer og vurderinger at belyse dette emne. Sund & Bælt bemærker i øvrigt for god ordens skyld, at den omstændighed, at der ikke er direkte arealmæssigt sammenfald mellem Østlig Ringvejs projektområde og opfyldninger som følge af M5, ikke er det samme som, at der ikke kan ske kumulation fra de to projekter som følge af f.eks. sedimentspredning, vandudledning mv. Dette bør derfor i relevant omfang belyses i miljøkonsekvensvurderingen af M5. Miljøkonsekvensrapporten for Østlig Ringvej forventes desuden færdig medio 2026. Dette følger af tillæg til kommissorium: østlig-ringvej-tillæg-til-kommissorium.pdf (oestligringvej.dk)
27	17.5/543	*"Forbindelsesvejen til tilslutningsanlægget ved Østlig Ringvej kan muligvis*	Sund & Bælt gør opmærksom på, at Krudthuset ved Prags Boulevard ligger uden for det geografiske område for Østlig Ringvej. Afsnittet står under

Business Content

Nr.	Kapitel/side	Emne/citering	Bemærkning
		komme til at berøre den fredede bygning 'Krudthuset'."	punktet "Østlig Ringvej" i vurderingen af kumulative virkninger, hvilket er misvisende.
28	Flere steder	Det beskrives flere steder i rapporten, at der som afværgeforanstaltning kan etableres midlertidige eller permanente erstatningsbådepladser i havnen på den sydlige del af Prøvestenen.	Sund & Bælt gør opmærksom på, at en del af havnebassinet på den sydlige del af Prøvestenen er omfattet af udviklingszonen til Østlig Ringvej, jf. Danmarks Havplan. Det skal desuden bemærkes, at der af bl.a. sikkerhedsmæssige årsager må forventes visse begrænsninger og/eller restriktioner for sejlads i området i dele af anlægsfasen for Østlig Ringvej.

Svar til: Høring 64791 af: Norrecco A/S

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
410

INDSENDT AF
Norrecco A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Norrecco A/S

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
B-vej 8, Prøvestenen

HØRINGSSVAR

Der henvises til det vedlagte høringssvar inkl. bilag 1-3.

MATERIALE:
hoeringssvar.pdf
bilag 1.pdf
bilag 2.pdf
bilag 3.pdf

ACCURA

Advokataktieselskab Accura
Alexandriagade 8
DK-2150 Nordhavn/Cph.

Phone +45 3945 2800
www.accura.dk

CVR no. 24205738

Københavns Kommune

Sendt til ks2n@kk.dk og uploadet til høringsportalen: blivhoert.kk.dk

20. september 2024

Bemærkninger til miljøkonsekvensrapport udarbejdet i maj 2024 for metrolinjen M5

1 Indledning

I anledning af at miljøkonsekvensrapport (herefter "**MKR**") udarbejdet af Metroselskabet I/S (herefter "**Metroselskabet**") i forbindelse med undersøgelsen af metrolinjen M5 (herefter "**M5**") er blevet sendt i høring den 1. august 2024, fremsender Norrecco A/S (herefter "**Norrecco**") hermed sine bemærkninger til MKR.

2 Realiseringen af M5 forudsætter ekspropriation af erhvervsareal, hvorpå en af Danmarks førende behandlere af jord og bygge- og anlægsaffald driver sin virksomhed

2.1 *Indledende bemærkninger*

Det fremgår af oplysningerne i MKR, at Metroselskabet i samarbejde med Københavns Kommune foreslår, at M5 bl.a. skal omfatte et kontrol- og vedligeholdelsescenter (herefter "**KVC**"), som forventes placeret delvist på det erhvervsareal på Prøvestenen, hvor Norreccos behandlingsanlæg aktuelt er placeret.

I MKR undersøges opførelsen af M5 ud fra dels en "Sydlig Løsning", der består af anlæg af syv stationer i den første fase af M5 og tre stationer i den anden fase, dels en "Nordlig Løsning", der består af anlæg af tre stationer og mulighed for senere videreførelse af linjen. Begge løsninger indebærer et KVC med en bredde på ca. 135 m og en længde på ca. 950 m[1] placeret delvist på Norreccos erhvervsareal, og realiseringen af begge løsninger forudsætter dermed, at der sker ekspropriation af Norreccos erhvervsareal.

[1] MKR, side 86.

Opførelsen af KVC indebærer derudover en ændret tilkørsel for eksisterende lejere til Prøvestenen samt en ændret intern trafikafvikling på tørbulken.

-o0o-

Norrecco er en af Danmarks førende behandlere af jord og af bygge- og anlægsaffald. Norreccos virksomhed består i at modtage jord samt bygge- og anlægsaffald fra hovedsageligt nybyggeri, renoveringer og nedrivninger, som ved hjælp af diverse behandlingsprocesser nyttiggøres og derefter genanvendes. Norrecco driver aktuelt en række behandlingsanlæg på Prøvestenen, hvoraf flere er placeret på tørbulken, jf. **bilag 1**. Arealerne på Prøvestenen, hvorpå Norrecco driver sin virksomhed, er ejet af By & Havn, som udlejer området til Copenhagen Malmö Port (herefter "**CMP**"), som står for videreudlejningen til Norrecco. Lejekontrakten indgået mellem CMP og Norrecco er uopsigelig indtil 2033, jf. **bilag 2**. Anlæggene på Prøvestenen modtager altovervejende bygge- og anlægsaffald samt jord fra hovedstadsområdet. Afsætning af dokumenteret og sorteret jord sker til havneindvindingsprojekter i København, og knust beton, tegl, og asfalt sker hovedsageligt til anlægsprojekter i hovedstadsområdet, det såkaldte "*urban mining*" koncept i tråd med den ressource- og miljøpolitiske dagsorden.

Opførelsen af KVC'et som beskrevet i MKR vil for Norrecco konkret betyde, at en væsentlig del af Norreccos erhvervsareal på Prøvestenen, som i sit hele udgør en fuldkommen essentiel bestanddel af Norreccos virksomhed, eksproprieres for bestandig i en periode forud for anlæggelsen og under anlæggelsen såvel som under idriftsættelsen af M5. Som sagen er oplyst for Norrecco forventes ekspropriationen at ske inden udløbet af opsigelighedsperioden i lejekontrakten mellem CMP og Norrecco.

Det er Norreccos overordnede synspunkt, at den planlagte ekspropriation af Norreccos erhvervsareal på Prøvestenen udgør et unødvendigt og dermed ulovligt indgreb i Norreccos grundlovssikrede ret. I kraft af sin rolle som direkte berørt part i sagen, vil Norrecco udfolde dette synspunkt i det følgende.

2.2 *Ekspropriation af Norreccos erhvervsareal vil medføre væsentlige negative konsekvenser for Norreccos virksomhed såvel som bygge- og anlægsbranchen som helhed*

Af oplysningerne i MKR fremgår det bl.a. om virkningerne af opførelsen af M5 i anlægsfasen, at "*det sydligste erhvervsareal på Prøvestenen bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen. De berørte virksomheder er Zurface, DK Jern og Metalhandel ApS, Norrecco og Dansk Natursten A/S. Der nedrives en bygning til kontor B-Vej 6 samt en lagerbygning ligeledes på B-Vej. Derudover vil der være behov for at fjerne brønde, sandfang, olieudskiller på arealerne, et vandopsamlingssted (betonkonstruktion) samt oplagstank for vand (stål med beton-fundament). Dette vil have betydning for anvendelsesmulighederne for arealerne, der ligger nord for byggepladsen.*"[2]

[2] MKR, side 558

Videre fremgår det om virkningerne af opførelsen af M5 i anlægs- og driftsfasen, *at "ved KVC på Prøvestenen vurderes påvirkningen at være stor for de virksomheder, der bliver delvist eller helt eksproprieret*" og "*påvirkningen af de materielle goder vurderes at være stor for de virksomheder, der bliver delvist eller helt eksproprieret.*"[3]

Norrecco er enig i, at påvirkningen af M5 i anlægs- og driftsfasen vil være stor – *meget stor* – for Norrecco. Ekspropriation af Norreccos erhvervsareal vil for Norrecco betyde, at en væsentlig del af Norreccos behandlingsanlæg vil blive inddraget, og at Norrecco som følge af inddragelsen ikke længere kan modtage bygge- og anlægsaffald eller jord med henblik på nyttiggørelse og genanvendelse på dele af tørbulken. Derudover bemærkes det, at det på baggrund af de foreliggende vurderinger er uvist hvilken konsekvens eksproprieringen vil have på anvendelsen af Norreccos kontorbygning og to tilhørende brovægte. I yderste konsekvens kan tilkørsels- og vendemulighederne blive så indskrænket som følge af eksproprieringen, at kontorbygningen og de to tilhørende brovægte må fjernes og genetableres andetsteds på Prøvestenen (hvilket langt fra kan garanteres grundet den øvrige forventede planlægning på Prøvestenen).

Norreccos behandlingsanlæg på Prøvestenen udgør et af Norreccos kommercielt vigtigste anlæg, idet anlæggets placering er strategisk oplagt for anvendelse i forbindelse med alle bygge- og anlægsaktiviteter i hovedstadsområdet med adgang til kaj, hvorved der kan ske ind- og udskibning af affald, jord og naturmaterialer. Ligeledes er anlæggets placering medvirkende til, at der kan ske slutdisponering af både ren og lettere forurenet jord til By- og Havns modtageanlæg, som er placeret indenfor en radius af 1-2 km fra Prøvestenen, ligesom slutdisponeringen til Lynetteholmen kan ske på dedikeret adgangsvej. Det forhold, at entreprenører kan samarbejde med en miljøvirksomhed som Norrecco og gøre brug af et behandlingsanlæg beliggende tæt på anlægsprojekterne i hovedstadsområdet, indgår med vægt i entreprenørernes klimastrategier og målsætninger, idet transport af store mængder jord mv. belaster miljøet. Der henvises i øvrigt til Norreccos opgørelser fra 2023, hvor Norrecco modtog i alt ca. 960.000 tons anlægsaffald og jord i 2023 på arealerne på tørbulken. For Norreccos samarbejdspartnere er det dermed et aktivt tilvalg at gøre brug af Norreccos behandlingsanlæg på Prøvestenen, da entreprenørerne på den måde minimerer det (klima-)aftryk, de efterlader sig. I en tid hvor København og omegn er præget af en markant boligudbygning og erhvervsudvikling, som politisk forventes at ske så miljøskånsomt og bæredygtigt som muligt, vil inddragelsen af Norreccos behandlingsanlæg på Prøvestenen således ikke kun have vidtrækkende konsekvenser for Norrecco men for bygge- og anlægsbranchen generelt.

2.3 *Den planlagte opførelse af KVC kan i praksis resultere i ekspropriation af hele Norreccos erhvervsareal allerede forud for anlægsfasens opstart i januar 2026*

Det fremgår flere steder i MKR, at M5 i anlægs- og driftsperioden vil indebære en delvis/hel ekspropriation af de virksomheder, som aktuelt er beliggende på det geografiske område, hvor KVC'et forventes opført. Imidlertid forholder MKR sig ikke konkret til, *hvor stor en del* af disse virksomheders arealer, der vil blive eksproprieret, eller *hvornår* ekspropriation af arealerne vil

[3] MKR, side 32-33 og 558

ske. Derudover indeholder MKR oplysninger, som peger i retningen af, at der vil ske inddragelse af et større område omkring KVC'ets fremtidige placering allerede *inden* anlægsfasens opstart med henblik på at gøre klar til anlægsaktiviteterne. F.eks. fremgår det af MKR, at (vores fremhævelse) "*i forbindelse med anlæg af KVC på Prøvestenen, vil der skulle flyttes ledninger til de eksisterende vindmøller og fjernes en eksisterende støjvold inden for det arbejdsområde, der er vist på Figur 4.80. (…). Hele området vil kun være inddraget i kortere perioder af få ugers varighed*."[4] Videre fremgår det af MKR, at (vores fremhævelse) "*den forventede anlægstid for hele projektet er ca. 8-10 år, fra 2026-2035 for Sydlig Løsning, Etape 1. Tidsestimaterne dækker kun selve anlægstiden. Det betyder, at projektering, udbud og kontraktforhandlinger, samt arealerhvervelser ikke er inkluderet*."[5]. MKR indeholder ikke flere uddybende oplysninger om perioden forud for anlægsperioden, og hvad denne konkret vil indebære for virksomhederne i området.

Af Figur 4.80 fremgår det, at dette område (benævnt "*arbejdsområde ledningsomlægning*") omfatter et væsentligt større areal end byggepladsen for KVC'et og bl.a. store dele af Norreccos erhvervsarealer.

Det er for Norrecco, som aktuelt driver virksomhed på erhvervsarealer, der forventes eksproprieret i forbindelse med opførelsen af KVC'et, fuldkommen uacceptabelt og ovenud usædvanligt ikke at blive tilstrækkelig orienteret om detaljerne for ekspropriationen, herunder det konkrete område, som forventes eksproprieret og det specifikke forløb for ekspropriationen. Norrecco, som lige nu kigger ind i en omfattende ekspropriationsproces i den nære fremtid, må som minimum kunne forvente at blive præsenteret med et målfast geografisk kort over placeringen af de kommende anlægsarbejder og udviklingsfaser i området i forhold til Norreccos aktuelle placering, jf. bilag 1 og bilag 2, herunder med oplysninger om hvordan Norrecco som lejer vil blive påvirket. Dette er imidlertid ikke sket. Således er det Norreccos vurdering, at oplysningerne om den forventede ekspropriation er utilstrækkelige, og at emnet i det hele er stærkt underbelyst i MKR. I mangel af fyldestgørende oplysninger om hvor stor en del af Norrecco og de øvrige virksomheders arealer, der vil blive eksproprieret samt tidsplanen herfor – medregnet perioden forud for anlægsfasen – er Norrecco afskåret fra at indrette sig i forhold til de kommende forhold og afdække relevante risici, hvilket unægtelig vil have en afgørende påvirkning på Norreccos videre forretning. Dertil bemærkes specifikt hvad angår de forberedende arbejder i forbindelse med ledningsomlægning mv., som ifølge MKR vil finde sted i en udefineret periode forud for anlægsfasen, at inddragelse af Norreccos arealer i "*i kortere perioder af få ugers varighed*" i praksis vil betyde en reel afbrydelse i driften over hele perioden, idet Norreccos arealer vil skulle tømmes for materialer og mængdetilførsel afbrydes. Dette har som konsekvens, at Norrecco ikke vil kunne opfylde sine kontraktuelle forpligtelser og at aftaler med kunder dermed vil blive opsagt. Norreccos virksomhed og økonomi tillader ikke at drive "stop-and-go" forretning, og dermed vil Norrecco de facto opleve at blive eksproprieret i sin helhed allerede i forbindelse medarbejderne forud for anlægsfasens igangsættelse den 1. januar 2026.

[4] MKR, s. 113
[5] MKR, s. 117

2.4 *MKR forholder sig ikke til erstatningsarealer for Norrecco m.fl. Hvor skal Norrecco og de øvrige virksomheder flytte hen?*

Det følger af oplysningerne af MKR, at virksomhederne beliggende på det sydligste erhvervsareal på Prøvestenen "*bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen.*"[6] Imidlertid indeholder MKR ikke oplysninger om, hvor Norrecco og de øvrige virksomheder på Prøvestenen, som forventes eksproprieret, skal flytte hen. I den forbindelse bemærkes det, at Norrecco udgør en miljøklasse 7-virksomhed, dvs. virksomheder og anlæg, som er særligt belastende for omgivelserne, og som derfor som hovedregel skal placeres i områder, indrettet til særligt miljøbelastende virksomhed. MKR's manglende inddragelse og håndtering af dette forhold indikerer en generel mangel på hensyntagen til Norreccos videre drift og forretning trods det faktum, at Norrecco løfter en vigtig samfundsmæssig opgave til fordel for Københavns Kommunes og omegn.

I det tilfælde Norrecco *kan* drive en meningsfuld virksomhed under og efter opførelsen af KVC'et bemærkes det supplerende, at MKR heller ikke indeholder oplysninger om, hvordan Norrecco forventes at overholde gældende miljøkrav f.eks. i forhold til støj og støv mv. i anlægs- og driftsfaserne, hvis området nedklassificeres som følge af den kommende anvendelse af området til KVC.

2.5 *De fremadrettede trafikforhold på Prøvestenen såfremt KVC opføres som planlagt*

Opførelsen af KVC indebærer en ændret tilkørsel for eksisterende lejere til Prøvestenen samt en ændret intern trafikafvikling på tørbulken. Vi gør gældende, at MKR ikke på tilstrækkelig vis har inddraget og analyseret de relevante trafikforhold på Prøvestensøen hverken i anlægs- eller driftsfasen.

For så vidt angår oplysninger om adgangsforholdene til Prøvestenen for bl.a. lastbiler i anlægsfasen finder Norrecco, at MKR er underbelyst. MKR indeholder således ikke detaljerede oplysninger om timingen for, hvornår den nye adgangsvej forventes at blive opført, og hvornår de eksisterende virksomheder forventes at kunne benytte denne. Det fremgår bl.a., at "*I anlægsfasen vil adgangen til Prøvestenen, via den nuværende adgangsvej Prøvestensbroen, blive begrænset, idet en del af arealet på den sydlige del af Prøvestenen forventes inddraget til byggeplads for KVC. Der etableres en alternativ adgang til eksisterende virksomheder på Prøvestenen. Der ligger et antal virksomheder pa arealet, som håndterer sand, grus, cement, olieprodukter mv. og som har et stort transportbehov. Når opfyldningen i Prøvestenskanalen er anlagt, vil der også blive etableret en ny adgangsvej til den sydlige del af Prøvestenen, se Figur 18.7.*"[7] Såfremt denne alternative vej skal tages i brug pr. 1. januar 2026, vil det som minimum kræve, at der meldes yderligere oplysninger ud om detaljerne for denne nye adgangsvej, f.eks. dens specifikke placering og adgangsforhold for lastbiler samt tidsplanen herfor.

[6] MKR, side 558
[7] MKR, s. 298.

For så vidt angår oplysninger om den generelle trafikafvikling på Prøvestenen, når adgang til Z-Vej og Y-Vej via Fyrtårnvej bliver eksproprieret, finder Norrecco, at MKR er underbelyst. MKR indeholder ikke tilstrækkeligt fyldestgørende oplysninger om, hvordan de trafikale forhold forventes at blive fremover, når KVC'et opføres. Derudover indeholder MKR ikke en redegørelse for, hvordan Norrecco får adgang til sine "ydre" arealer beliggende på de nordøstligste arealer af Prøvestenen, og hvorvidt/hvordan dette skal ske ad henholdsvis Z-, B og/eller Y-Vej. Hertil bemærkes, at de fremtidige adgangsforhold og den generelle trafikafvikling på Prøvestenen spiller en betydelig rolle for lastbilers adgang til området. Idet Norrecco hovedsageligt modtager bygge- og anlægsaffald samt jord via lastbiler, er trafikforholdene derfor er afgørende betydning for Norreccos fremadrettede forretning. I den forbindelse bemærker Norrecco, at CMP via portanlæg har adgang til detaljeret data om trafikken på Prøvestenen. Københavns Kommune bør med fordel for alle involverede parter gå i dialog med CMP med henblik på at få indsigt i denne data samt at inddrage den i trafikplanlægningen på Prøvestenen.

2.6 *MKR tager ikke tilstrækkelig stilling til de kumulative effekter af M5 og Østlig Ringvej*

Af MKR fremgår det, at "*Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 er enige om at miljøkonsekvensvurdere en løsning, der balancerer de mange hensyn på Prøvestenen ved Amager i forbindelse med beslutningen i forligskredsen om at igangsætte miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej blev det også besluttet at finde en model for Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Prøvestenen, som sikrer balance mellem de mange hensyn. Det har derfor været nødvendigt at finde en løsning, der i fremtiden både kan sikre plads til metroen, Østlig Ringvej, industrien på erhvervshavnen og de grønne områder. Derfor er KVC rykket mod sydvest for at give plads til tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej.*"[8]

Den 2. oktober 2023 offentliggjorde Transportministeriet en nyhed på sin hjemmeside, hvorefter forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 var blevet enige om at miljøkonsekvensvurdere en løsning for placeringen af tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, der balancerer de mange hensyn på Prøvestenen.[9] Af nyheden fremgår det, at "*med den valgte løsningsmodel kommer tilslutningsanlæg og metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter til at ligge tæt, hvilket derved giver plads til erhvervsvirksomhederne, der kan fortsætte deres aktiviteter på Prøvestenen. Denne løsning vil optage en mindre del af det rekreative område på land, men sikrer mindst mulig påvirkning af havmiljøet og vandgennemstrømningen. Der kan endvidere foretages en udvidelse af det rekreative område, blandt andet med en ny adgangsvej.*" Der ses ikke at være fremlagt yderligere oplysninger om den valgte løsningsmodel for placeringen af tilslutningsanlægget i forhold til KVC'et.

Det er Norreccos synspunkt, at vurderingerne, der ligger til grund for MKR, ikke i tilstrækkelig grad tager stilling til de kumulative virkninger af M5 *og* Østlig Ringvej, som politisk allerede er blevet godkendt og i fremdrift. F.eks. fremgår det ikke tydeligt, hvordan planlægningen af M5 konkret og i nærmere detaljer vil harmonere med planlægningen af Østlig Ringvej, og hvad dette i øvrigt vil have af betydning for tilgængeligheden af erhvervsarealerne i området – og

[8] MKR, side 124.
[9] Nyhed kan tilgås her.

hvornår. Det bemærkes i den forbindelse, at der af materialet til grund for de to projekter fremgår uhensigtsmæssige overlap mellem arbejdsområderne for henholdsvis M5 og Østlig Ringvej. Der henvises til kortene på **bilag 3**, hvoraf det ses hvordan arbejdsområderne for de to projekter stort set vil beslaglægge Norreccos arealer til fulde. Dette har som konsekvens, at hverken Norrecco eller de øvrige virksomheder på Prøvestenen reelt har mulighed for at indrette sig i forhold til de kommende forhold og risici, der unægtelig vil have en afgørende påvirkning på virksomhedernes forretning.

Derudover bestrides det, at der med den valgte løsning for placering af KVC, som er fremlagt i MKR, og muligvis også tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, er taget tilstrækkeligt hensyn til erhvervsinteresserne på Prøvestenen, som ellers påstået af Transportministeriet og Metroselskabet såvel som forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035. Den valgte løsning for placering af KVC'et vil overordnede i et meget væsentligt omfang hindre Norrecco, Zurface, DK Jern og Metalhandel ApS, og Dansk Natursten A/S i at fortsætte sine aktiviteter på Prøvestenen. Det forhold, at det af MKR fremgår, at KVC'et er rykket mod sydvest for at give plads til tilslutningsanlægget for Østlig Ringvej, kan ikke i sig selv begrunde, at ekspropriation af de førnævnte virksomheders erhvervsareal er nødvendig.

Dette synspunkt vil Norrecco også fremføre særskilt overfor Sund & Bælt i forbindelse med den videre undersøgelse af Østlig Ringvej.

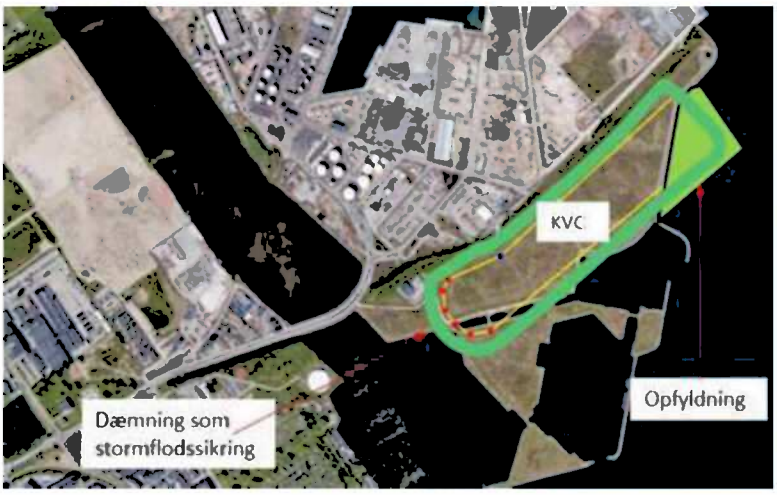
2.7 *Der er en alternativ, mindre indgribende placering til M5's KVC, som tilgodeser alle interesser på Prøvestenen*

Ekspropriation er et indgreb i en grundlovssikret ret, hvorfor kravene til ekspropriation er, at indgrebet skal have hjemmel samt være nødvendigt og tidsmæssigt aktuel. Derudover skal indgrebet og betydningen heraf for ejeren (brugeren) af ejendommen, der eksproprieres, stå i et rimeligt forhold til de almene samfundsinteresser, som forfølges med ekspropriationen.[10]

Det betyder bl.a., at ekspropriationen ikke må omfatte et større areal end nødvendigt. Som følge heraf påhviler det den relevante myndighed at undersøge alternative løsninger og for ejeren mindre indgribende foranstaltninger. Hvis der er tvivl om, hvorvidt det samme formål kan opnås ved at lade ekspropriationen omfatte et mindre areal eller en alternativ og mindre indgribende løsning, kan denne tvivl i sig selv føre til, at ekspropriationen undlades/ophæves.[11]

Der er en alternativ, mindre indgribende placering af M5's KVC, som tilgodeser alle interesser på Prøvestenen, nemlig i) metroens KVC, ii) et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, iii) grønne friarealer og iv) erhvervet. Denne alternative placering er beliggende på Prøvestenen syd for jordvolden. I MKR fremgår denne alternative placering af figur 4.94:[12]

[10] Vejledning nr. 9381 af 9. april 2019 om reglerne for ekspropriation efter planloven. Kan tilgås her.
[11] Vejledning nr. 9381 af 9. april 2019 om reglerne for ekspropriation efter planloven. Kan tilgås her.
[12] MKR, side 124.



Om denne alternative placering oplyses det alene, at "*KVC på denne placering har samme areal som KVC på Figur 4.92 [Det formodes, at henvisningen til Figur 4.92 er en fejl, da denne viser linjeføringerne mellem Prags Boulevard og Refshaleøen, og at der retteligt bør henvises til 4.93, som illustrerer forslaget til placeringen af KVC på Prøvestenen, som indgik i afgrænsningsnotatet]. Arealet har en irregulær facon og det kan derfor blive nødvendigt at opfylde et mindre areal (markeret med grønt) for at sikre tilstrækkelig plads*".

MKR indeholder ikke yderligere oplysninger om dette alternative forslag til placering af KVC'et, herunder hvorfor placeringen blev fravalgt som KVC'ets foretrukne placering. Dette ses undertiden at være tilfældet for de øvrige refererede alternative placeringer, f.eks. placeringen af KVC'et beliggende i Kløverparken og placeringen af KVC'et på en opfyldning i Prøvestenskanalen.[13]

I lyset af manglende konkrete holdepunkter for at forkaste den alternative placering af KVC syd for jordvolden til fordel for den valgte placering, som bl.a. indebærer ekspropriation af en del af Norreccos erhvervsareal, er det Norreccos synspunkt, at KVC reelt *kan* placeres som illustreret i Figur 4.94, og at afviklingen af trafikken på tørbulken samtidig kan ske som i dag, dvs. uden yderlige negative konsekvenser for Norrecco. I den forbindelse bemærkes det, at naturarealet syd for jordvolden ifølge offentlig tilgængelige oplysninger på Danmarks Arealinformation ikke består af beskyttede naturtyper omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 eller anden regulering. Dermed vurderes der ej heller at være en væsentlig naturmæssig forringelse ved at placere KVC'et syd for jordvolden.

Det forhold, at placering af KVC syd for jordvolden vil kræve en mindre opfyldning af havnen ud fra Prøvestenen, kan ikke i sig selv føre til, at valget af denne placering forkastes, idet opfyldningen vurderes at kræve markant færre ressourcer og være mindre bekostelig sammenlignet med ekspropriation af erhvervsarealer, hvorpå Norrecco, Zurface, DK Jern og Metalhandel ApS, og Dansk Natursten A/S aktuelt driver virksomhed. Dertil bemærkes, at det i forbindelse med

[13] MKR, side 125.

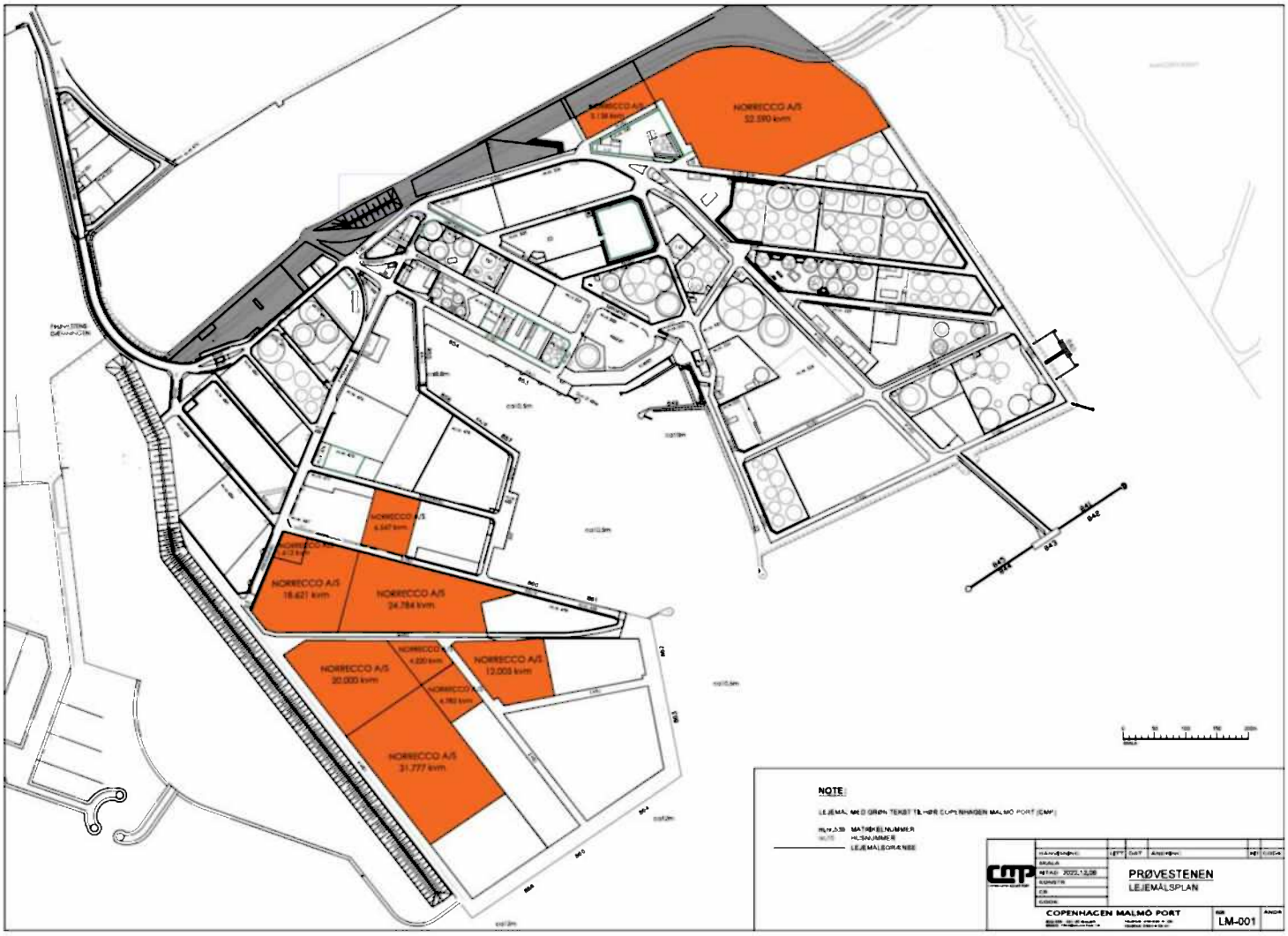
inddragelsen af naturarealet syd for jordvolden vil være lettere at udlægge ny grøn natur i nærområdet, f.eks. ved opfyldning af Prøvestenskanalen, end at finde egnede områder i Storkøbenhavn til placeringen af miljøklasse 7-virksomheder som Norrecco. Således kan ekspropriationen ikke siges at være nødvendig for virkeliggørelsen af M5, herunder opførelsen af KVC, hvorfor ekspropriationsbetingelsen om nødvendighed ikke kan siges at være opfyldt.

3 Konklusion og anbefaling

I forbindelse med opførelsen af et KVC til M5 på Prøvestenen, gør Norrecco det overordnede synspunkt gældende, at ekspropriation af Norreccos erhvervsareal i forbindelse med opførelsen af KVC'et udgør et unødvendigt og dermed ulovligt indgreb i Norreccos grundlovssikrede ret. Til støtte herfor gør Norrecco bl.a. gældende, at vurderingerne og undersøgelserne, som ligger til grund for MKR i sit hele indeholder væsentlige, faktuelle mangler, idet MKR på en række områder ikke indeholder tilstrækkelig fyldestgørende og/eller teknisk korrekte oplysninger.

ACCURA

Bilag 1 – Norreccos erhvervsarealer på Prøvestenen



ACCURA

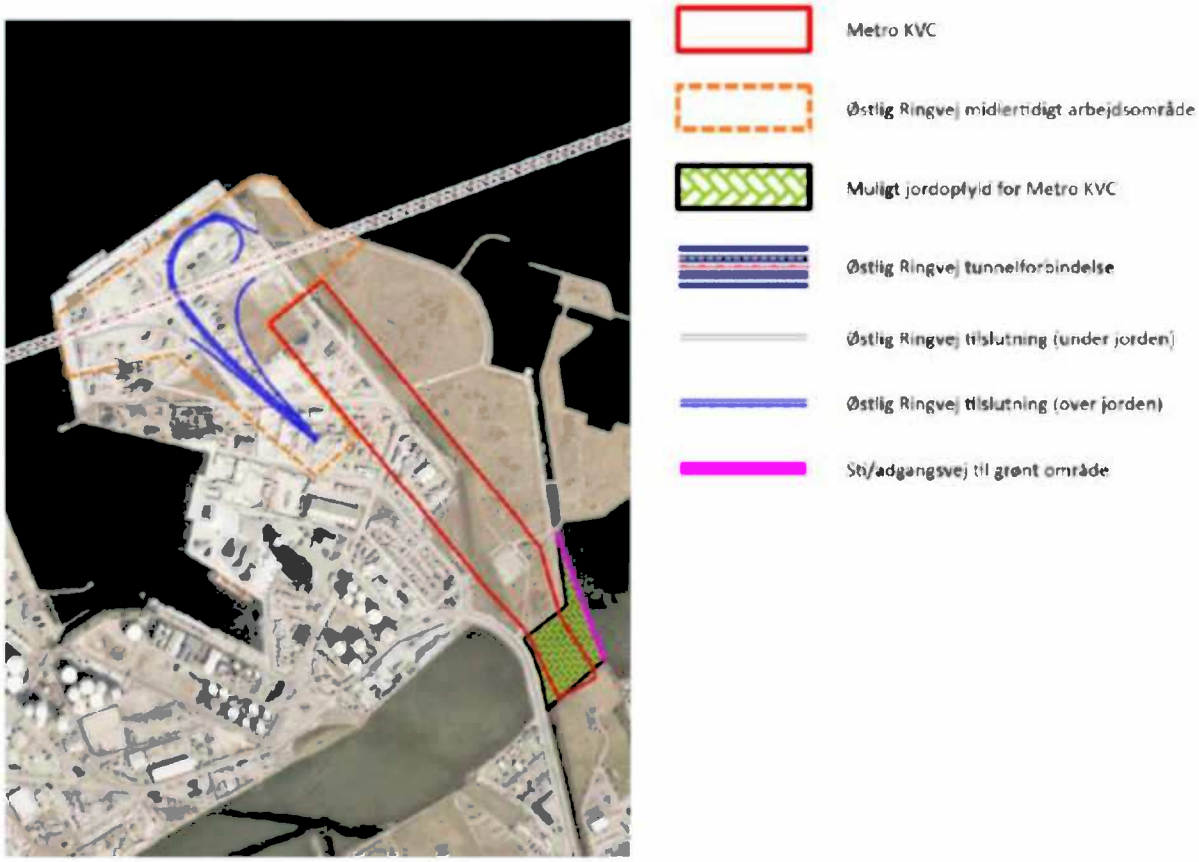
Bilag 2 – Oversigt over lejemål

Address on Prøvestenen	Rental agreement		Total area contract (m2)	Expropriated area (m2)	Total area post expropriation (m2)
B-vej 8	16935-01	31-12-2033	24.784	-	24.784
B-vej 8	16935-04		20.233	-	20.233
B-vej 8	16935-06		6.547	-	6.547
B-vej 8	16935-07		24.220	-	24.220
K-vej	45441/2012-01	31-12-2033	5.769	5.769	-
H-vej	45441/2012-02		20.000	14.245	5.755
H-vej	45441/2012-04		58.300	5.710	52.590
Y-vej	20422-05	31-12-2035	31.777	-	31.777
Y-vej			4.782		4.782
Z-vej	20422-05		12.005	-	12.005
B-vej 7	Nordic Waste		9.285	-	9.285
Total			**217.702**	**25.724**	**191.978**

ACCURA

Bilag 3 – Kort over Østlig Ringvej/M5 arbejdsområde

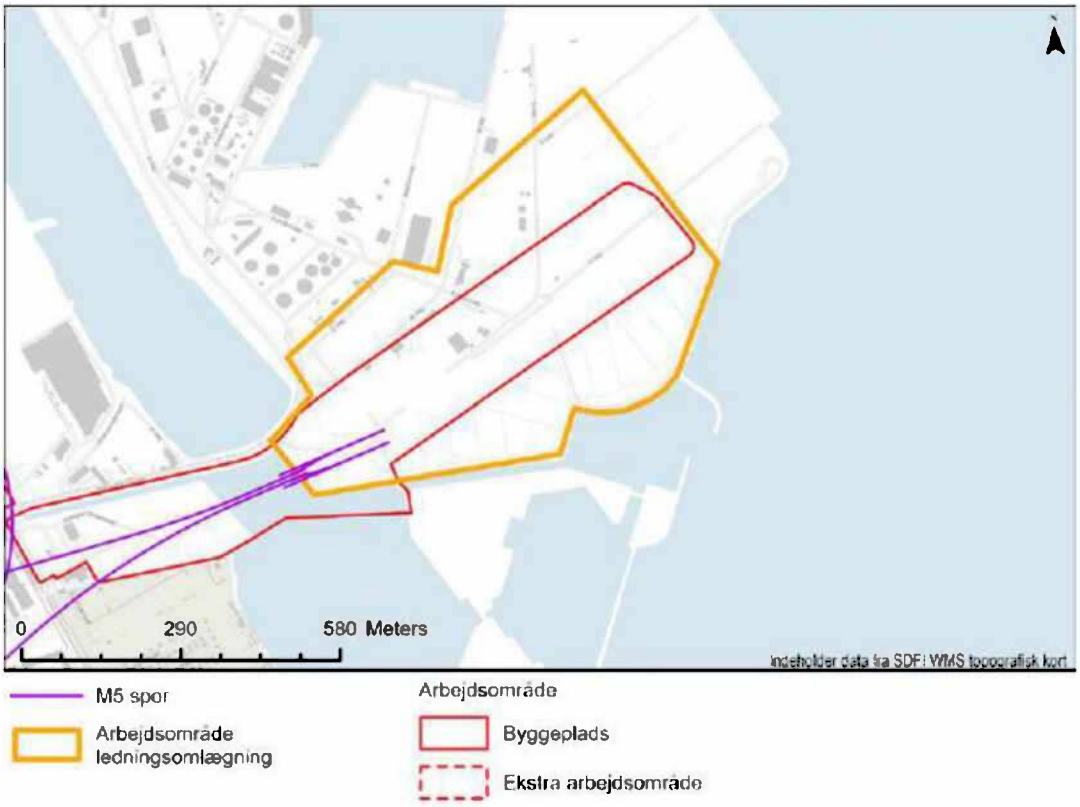
1 Kort over Østlig Ringvej arbejdsområde[1]:



[1] Kortet over arbejdsområdet for Østlig Ringvej stammer fra Sund og Bælts afrapportering af interessentinddragelse vedrørende Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Prøvestenen af 17. august 2023.

ACCURA

2 Kort over M5 arbejdsområde[2]:



Figur 4.80
Arbejdsområde for ledningsomlægninger ved KVC på Prøvestenen.

[2] Kortet over arbejdsområdet for M5 stammer fra miljøkonsekvensrapporten, bl.a. side 113.

Svar til: Høring 64791 af: Foreningen Byen for Borgerne

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
409

INDSENDT AF
Foreningen Byen for Borgerne

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Foreningen Byen for Borgerne

BY
København K

POSTNR.
1366

ADRESSE
kontakt@byenforborgerne.dk

HØRINGSSVAR

Se det vedhæftede dokument "Høringssvar MKV for M5 Byen for Borgerne sept 2024.pdf"

MATERIALE:
hoeringssvar mkv for m5 byen for borgerne sept 2024.pdf

Til Metroselskabets ejerkreds

Den 20. september 2024

Foreningens Byen for Borgerne

Høringssvar vedrørende M5 Miljøkonsekvensvurdering og §25-tilladelse

For det første en tak for den omfattende undersøgelse, der er samlet i høringsmaterialet. Sammen med bilagene er M5-projektet kortlagt og analyseret i mange aspekter. Høringsmaterialet giver dog anledning til alvorlige kommentarer, der fremgår nedenfor.

Samlet set opfordrer vi til at afvente bindende beslutninger indtil visse forhold er bedre belyst og/eller verificeret. Der er ikke på nuværende tidspunkt et tilstrækkeligt grundlag for at udarbejde endsige vedtage en anlægslov.

Vores kommentarer drejer sig om disse punkter:

1) De demografiske forudsætninger for projektet og den dertil knyttede tidsplan
2) M5's samspil med byggeri på Lynetteholm er udeladt
3) Projektets kollisioner med andre projekter og gældende forhold er ikke løst
4) Væsentlige usikkerheder om hvordan CO2-belastningen vurderes

1) De demografiske forudsætninger for projektet og den dertil knyttede tidsplan er skredet

Hele M5-projektet baserer sig på en antagelse om at Københavns Kommune vil vokse med 110.000 nye indbyggere i tiden frem mod 2050 [1]. Boligredegørelsen 2023 sætter tilvæksten lidt lavere til cirka 100.000[2]. Det fremgår ingen steder hvordan Københavns Kommune er kommet frem til disse tal.

Danmarks Statistiks (DST) demografiske fremskrivning fra 2024[3] forventer en vækst i Københavns Kommune frem mod 2050 på cirka 39.800 nye indbyggere. Altså 60.000-70.000 færre end kommunen selv antager. Det er en væsentlig forskel.

For at sætte det yderligere i relief så peger DST's prognose frem mod 2070 [4]på en samlet befolkningstilvækst hele landet på 257.000, svarende til en vækst på 4,3% på landsplan. Københavns Kommune har ikke en fremskrivning til 2070, men forventer at kommunen i 2060 er vokset med 120.000[5] nye indbyggere i kommunen (til i alt 780.000). Det vil sige at kommunen planlægger ud fra at 46,6% af den samlede befolkningstilvækst i Danmark vil bosætte sig indenfor kommunegrænsen. Trods urbaniseringstendenser virker det urealistisk.

Demografiske fremskrivninger er i mindre grad behæftet med usikkerheder, når det "kun" rækker 25 år ud i fremtiden. Alderssammensætningen og fødselsraten er nogenlunde kendte og træge at ændre.

---

[1] MKV for M5, s. 547
[2] Københavns Kommune, Boligredegørelse 2023 s. 64, Boligredegørelsen 2023
[3] Danmarks Statistik den 4. juni 2024. "FRKM124: Befolkningsfremskrivning 2024 efter kommune, alder og køn"
[4] Danmarks Statistik den 4. juni 2024, "FRDK124: Befolkningsfremskrivning 2024 for hele landet"
[5] Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune: "Et kig ind i 2060", Pressemeddelelse 12/3 2024

Lidt større usikkerhed knytter sig til flyttemønstrene. Der er stadig en uvished mht. langtidseffekten af Covid 19-krisen (udtrykt som en øget fraflytning fra byen), men den usikkerhed forventes at aftage i de allernærmeste år. Tilflytningen af udenlandske ex-pats til København har været på et ret højt niveau i en række år, og det vil måske fortsætte på samme niveau. Men vi ved det ikke.

Der er med andre ord en meget stor forskel på de befolkningstal, Københavns Kommune anvender og som vi ikke har en forklaring på, og de tal som Danmarks Statistisk angiver. Risikoen er at der slet ikke er befolkningsunderlag til metroen, eller at der i hvert fald ikke er det til den tid som projektet baserer lige nu sig på, men i bedste fald først mange år efter.

Vi foreslår derfor at bindende beslutninger om M5-projektet udsættes til der er opnået en større vished om den demografiske udvikling. I mellemtiden bør kommunen i samarbejde med Danmarks Statistik nå til enighed om en efter begge parters mening realistisk fælles fremskrivning.

2) Beskrivelser af følgevirkninger af og samspil med byggeri på Lynetteholm mangler

Udfordringerne med den ændrede og særdeles usikre befolkningsudvikling har en yderligere betydning for anlæg og drift af M5:

- På den ene side er den forventede belastning fra byggeri på Lynetteholm ikke analyseret, selvom et vist antal bebyggede kvadratmeter er nødvendige for at dokumentere et behov for M5. Hvis man fastholder at befolkningsudviklingen vil blive af det omfang, som Københavns Kommune påstår, må en analyse af miljøbelastningen ved det tilknyttede byggeri inkluderes i Miljøkonsekvensvurderingen for M5

- På den anden side vil et fravær af bebyggelse på Lynetteholm fjerne både det finansielle og driftsmæssige grundlag for M5. Man kan med andre ord kun argumentere for at belastningen fra byggeri ikke skal indgå i MKV for M5 ved at tage udgangspunkt i at kommunens befolkningsfremskrivning er ikke realistisk indenfor den angivne tidsperiode

Det er ikke et argument at byggeri på Lynetteholm endnu ikke er vedtaget. Man kan ikke i alvor afvise at medtage en beregning af CO2-belastning m.v. fra byggeri af boliger og erhvervsejendomme, hvis man samtidig fastholder at der er brug for M5. Omvendt kan man sige at anlæg af M5 nødvendiggør byggeri af et vist omfang for at kunne give mening i forhold til drift og finansiering.

Det fremgår af vejledningen til loven om Miljøkonsekvensvurderinger at

> *"Såfremt der er tale om nødvendigt forbundne projekter, skal deres samlede miljøpåvirkning vurderes som en helhed. Er der tale om nødvendigt forbundne projekter, som er kronologisk adskilt, vil den samlede miljøvurdering skulle fremgå af de kumulative miljøpåvirkninger. Også for projekter, som ikke er nødvendigt forbundne, eller hvor et af projekterne ikke er omfattet af miljøvurdering, men som ikke desto mindre ønskes gennemført samtidigt eller i forlængelse af hinanden, vil det være nødvendigt at tage højde for den kumulative effekt af disse projekter"*[6].

[6] Vejledning 9093 af 21/2 2024, afsnit 3.4. om forbud mod opdeling af projekter

Man kan ikke dække sig ind med at der er udarbejdet et Strategisk Miljøkonsekvensvurdering for Østhavnen (SMV), som man forsøger at gøre[7], da SMV'en heller ikke belyser endsige besvarer den nævnte problemstilling.

Da der tydeligvis er en politisk vilje til at anlægge i hvert fald Sydlig Løsning Fase 1, må vi derfor forvente og opfordre indtrængende til at Miljøkonsekvensvurderingen derfor forsynes med en analyse af den mængde bolig- og erhvervsbyggeri, der er et minimum for at retfærdiggøre anlæg af M5

3) Projektets kollisioner med andre projekter og gældende forhold er nævnt, men ikke løst

Det fremgår af høringsmaterialet

> *"at gældende bestemmelser i Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning ikke finder anvendelse for etablering af M5. Ministeriet har ligeledes oplyst, at anlægsloven forventes at give mulighed for, at anlægget kan gennemføres, også hvor der er eksisterende fredninger, beskyttet natur og fortidsminder...".* [8]

Planen for M5 er med andre ord i strid med gældende planlægning såsom Fingerplanen 2019, Kommuneplanen og visse lokalplaner, og at det forventes håndteret igennem anlægsloven og en efterfølgende problemløsning/tilpasning via kommunen.

Det lyder godt, men man forholder sig ikke konkret til de problemer, M5-planen repræsenterer. Det drejer sig først og fremmest om at der på Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen befinder sig strategisk vigtige virksomheder med særlige beliggenhedskrav. For eksempel Renseanlægget Lynetten, Kraftvarmeværket, Affaldsforbrændingen og vigtige forsyningsvirksomheder på Prøvestenen.

Det er på ingen måde anvist hvordan disse særlige beliggenhedskrav kan honoreres, hvordan der opnås tilstrækkelig sikkerhed for fremtidige passagerer (og beboere) og hvad der er løsninger på de konflikter som anlæg af M5 repræsenterer.

For eksempel er det en realitet at man endnu ikke, og efter mange undersøgelser og overvejelser har fundet en løsning på placeringen af Renseanlægget Lynetten. Renseanlægget skal enten blive liggende på sin nuværende beliggenhed eller flyttes til Prøvestenskanalen. Begge dele repræsenterer væsentlige vanskeligheder for anlæg og drift af M5. Måske mindskes problemerne hvis strækningen fra Prags Boulevard til Refshaleøen lægges i tunnel, og M5 standser med Sydlig Løsning Fase 1. (Hovedbanegården – Refshaleøen)

Det er uholdbart at vedtage en anlægslov, der ikke tydeligt anviser en løsning på de ovennævnte udfordringer for de kritiske virksomheder. Det skal løses.

I supplement hertil vil vi anbefale at der, såfremt man fastholder M5-projektet, arbejdes med en tunnelløsningen hele vejen til Refshaleøen, og at Metrolinjen slutter på Refshaleøen. Tunnelløsningen har, selvom den er dyrere og mere CO2-tung en række åbenlyse fordele udover hensynet til de kritiske virksomheder også hensynet til Margretheholm Havn og at barrieredannelse undgås for beboerne i Margretheholm.

[7] MKV for M5 s. 145
[8] MKV for M5 s. 128

4) Det er uafklaret hvordan CO2-belastningen skal vurderes

Der forventes i anlægsfasen en belastning på 366.000-394.000 tons CO2-ækvivalenter. I driftsfasen 1.000-2.400 tons årligt[9]. Som det nævnes:

> *"Realisering af projektet vil altså medføre drivhusgasudledninger af et betragteligt omfang i anlægsfasen. Det vurderes derfor, at etablering af M5 vil medføre en stor klimapåvirkning i anlægsfasen".* [10]

Ja, det er der næppe tvivl om. Men er vi indenfor skiven eller ej?

Der er ingen grænseværdier for CO-udslip i forbindelse med infrastrukturprojekter[11] . Projektets CO2-reduktioner må derfor holdes op imod Klimalovens samlede målsætning om en 70%-reduktion af danske CO2-uledninger frem mod 2030 og Parisaftalens mål om at undgå en temperaturstigning på over 1,5 grader. Ingen af disse to målsætninger er omformet til et konkret CO2-budget for hverken Københavns Kommune eller Hovedstaden som sådan.

I mangel af bedre er der opstillet en baseline med afsæt i tidligere projekter og en hensigt om at reducere udslippene med 50% i forhold til denne. Og vores bemærkninger er ikke udtryk for kritik af de påtænkte tiltag. Men som det bemærkes

> *"Der findes ikke en veletableret standard for hvordan reduktionsmål for infrastrukturprojekter skal fastsættes. […] Metroselskabet ønsker derfor som en del af MKV-høringen at invitere til drøftelse af metoder til opgørelse af CO2-aftryk fra infrastruktur, herunder hvordan relevante baseline-scenarier kan konstrueres."* [12]

På trods af at det er forsøgt nøje at gøre rede for CO2-belastningen ved anlæg og drift af M5 – ikke mindst på basis af erfaringer med tidligere metrobyggerier – så gør høringsmaterialet det med andre ord vanskeligt at vurdere om projektet er "tilladeligt", givet den aktuelle globale opvarmning.

Det er på ingen måde klart hvordan M5-projektet kan bevæge sig indenfor de planetære grænser og det bør løses. Som minimum bør invitationen fra Metroselskabet til en metodeafklaring høres og imødekommes og føre relevante parter til en enighed, før man konkluderer videre, og derfor også før man træffer bindende beslutninger.

Som nævnt indledningsvis vil vi opfordre til at de punkter, vi har påpeget afklares og at der derfor ikke tages bindende beslutninger om anlæg af M5 før de er tilstrækkeligt belyst. I den nuværende situation vil det være for tidligt og risikabelt, og at risikoen for væsentlig fejlplanlægning med enorme omkostninger for skatteyderne er meget stor.

Med venlig hilsen
Foreningen Byen for Borgerne
v. Kim Benzon
kontakt@byenforborgerne.dk

[9] MKV s. 23, s. 313
[10] MKV for M5 s. 315
[11] MKV for M5 s. 309
[12] MKV for M5 s. 325

Svar til: Høring 64791 af: Louise Panum Baastrup

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
408

INDSENDT AF
Louise Panum Baastrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BY
København K.

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 153

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S ifbm. miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5.

MATERIALE:
refshaleoeens ejendomsselskab - hoeringssvar ifm miljoekonsekvensvurderingen af metro m5.pdf

20. september 2024

Høringssvar ifm. miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PenSam og PFA i forening. RE ejer og administrerer det tidligere B&W-skibsværfts arealer samt det historiske søfort Lynetten på Refshaleøen i København. Selskabet har indgået et samarbejde med By & Havn om i fællesskab at videreudvikle selskabernes samlede arealer, der omfatter i alt ca. 80 hektar på Refshaleøen.

Det er RE's ambition, at der inden for en kort årrække vil kunne igangsættes en byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på Refshaleøen understøttet af den nødvendige infrastruktur. RE ser som anført i tidligere høringssvar generelt positivt på Lynetteholmprojektet, som kobler sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet og god infrastruktur i Østhavnen.

Derfor ser RE også positivt på anlægget af metrolinjen M5 gennem selskabets arealer til betjening af det fremtidige byområde på Refshaleøen og af Østhavnen som helhed. En højfrekvent metrolinje med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en vigtig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusinder af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde i Østhavnen og på Refshaleøen.

Den sydlige linjeføring er klart at foretrække
Skal bilejerskabet i hovedstadens kommende byudviklingsområder begrænses og en væsentlig del af biltrafikken gennem Indre By undgås, vil det blive afgørende, at hele Østhavnen metrobetjenes tidligst muligt i tråd med den hidtidige københavnske metromodel. Derfor er ambitionen om metro til Refshaleøen fra 2035 som del af den undersøgte sydlige metrolinjeføring oplagt rigtig. Denne ambitiøse linjeføring vil fra start koble Østhavnen effektivt til den øvrige by og samtidig tage hånd om de akutte udfordringer med kapacitetsproblemer under havnesnittet i den eksisterende metro.

Den undersøgte kortere nordlige metrolinjeføring fra Østerport til Lynetteholm bidrager ikke til at løse det presserende problem under havnesnittet, ligesom den ikke understøtter udviklingen af Refshaleøen og de øvrige sydligere udviklingsområder i Østhavnen. Refshaleøen og disse øvrige områder er vigtige forudsætninger for at tilvejebringe et boligudbud, der i tilstrækkelig grad kan kompensere for årtiers byggeefterslæb i København og virke regulerende på prisudviklingen. Den sydlige løsning er således klart at foretrække for både byen som sådan og for RE's ambitioner om at videreudvikle Refshaleøen til en tæt og blandet bydel af høj kvalitet, hvor den kollektive transport sammen med cykel og gang bliver naturlige førstevalg.

De to undersøgte sydlige løsninger ift. Refshaleøen
En fuldt nedgravet metro under Refshaleøen fra syd ville have været den optimale løsning set ud fra et rent byudviklingsperspektiv, men det er ikke den løsning, der er undersøgt som del af miljøkonsekvensvurderingen, hvilket er et fravalg, der kan være rimelige økonomiske og klimamæssige hensyn bag.

Der er ved den sydlige linjeføring afsøgt to mulige udgaver af delstrækningen fra Prags Boulevard nordpå, som skal betjene Refshaleøen fra 2035 og senere Lynetteholm fra 2045:

Refshaleøens
Ejendomsselskab A/S
Refshalevej 153, 2. sal
DK-1432 København K

Tel. +45 32 54 32 21
mail@refshaleoen.dk
www.refshaleoen.dk
CVR 78 87 01 17

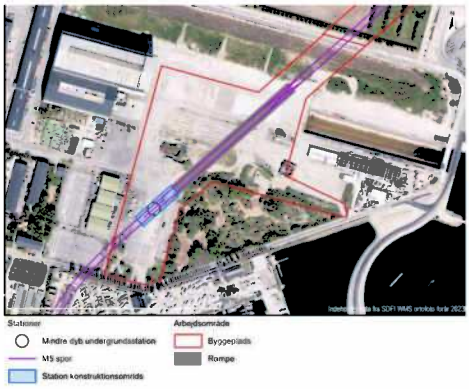
20. september 2024

1) en delvis tunnel (med grav, opkørselsramper og efterfølgende højbane på Refshaleøen)
2) en fuld højbane på viadukt (med indslag af dæmning på en strækning før Refshaleøen)

Refshaleøens Ejendomsselskab vil i det følgende knytte bemærkninger til de to løsninger og deres mulige indvirkning på en fremtidig videreudvikling af Refshaleøens arealer set fra et byudviklingsperspektiv.

Den delvise tunnelløsning
Den undersøgte delvise tunnelløsning vil i dens sydlige del under Refshaleøen ikke have barriereeffekt, men vil til gengæld centralt på Refshaleøen indebære en ca. 300 meter lang strækning med metrograv og ramper, som vil skabe en uoverskridelig og problematisk barriere i en kommende bydel. Dette gælder både mobiliteten i bydelen og rent visuelt, hvor ramperne ifølge rapporten vil "have en større landskabelig og visuel barriereeffekt effekt end højbanen" (MKR for M5 s. 515).

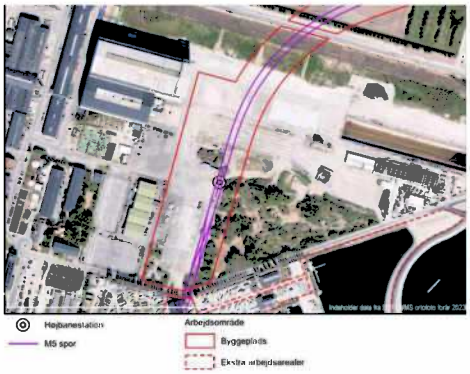
Ramperne vil grundet den delvise tunnelløsnings justerede linjeføring bryde markant med det historiske værftsmiljøs logik, idet de, som det fremgår af rapporten, ikke følger "bebyggelsens struktur i kulturmiljøet, hvor bygninger og veje ligger vinkelret i forhold til hinanden" (MKR for M5 s. 542). Dette vil ikke være til gavn for kvaliteten af den kommende planlægning. Ramperne vil på Refshaleøen bryde "stållinjen" fra de store sektionshaller til byggedokken på skrå. Linjen, der udgør det historiske B&W's centrale vest-østgående akse, er i Københavns Kommunes rapport over værdifulde kulturmiljøer fra 2019 defineret som en af Refshaleøens "bærende bevaringsværdier", idet den er "bærende i fortællingen om verdens første værft, som gik over til sektionsbyggeri og symboliserer samtidig højdepunkterne i B&Ws produktion". (Værdifulde kulturmiljøer i København s. 37)



Set ud fra målsætningen om at skabe de bedst mulige forudsætninger for en sammenhængende bydel på Refshaleøen rummer den delvise tunnelløsning væsentlige problemer i RE's optik.

20. september 2024

Højbaneløsningen
Højbanens linjeføring følger i relativt høj grad den eksisterende struktur i bygninger og veje i det historiske kulturmiljø på Refshaleøen. Den vil med "sin stærke struktur og store synlighed" blive et markant landskabselement på Refshaleøen, som nok vil "sløre oplevelsen af den rumlige sammenhæng" mellem sektionshallerne og dokken, men der vil, hvis den som antaget i rapporten anlægges på viadukt, samlet ikke være "væsentlig forskel i virkningen" ift. en undergrundsstation med en rampe, fremgår det (MKR for M5 s. 502).



En højbane på viadukt vurderes flere steder i rapporten at have mindre barriereeffekt end den delvise tunnelløsnings ramper, både når det gælder mobiliteten i området og dets fremtidige rekreative kvaliteter (MKR for M5 s. 275). Således er en højbane på viadukt i RE's optik gunstigere ift. at skabe sammenhæng i en kommende bydel.

En helt afgørende forudsætning herfor er dog, at arealerne under højbaneviadukten kan aktiveres til brug for rekreative tiltag, småbyggeri med værksteder, atelierer, øvelokaler, markedsplads eller lignende. Såfremt arealer under en højbane ikke kan aktiveres i tilstrækkelig grad, vil en højbane i højere grad opdele bydelen til skade for sammenhængen. Metroselskabet har i forlængelse af masterplanen for Levantkaj, hvor der under metrohøjbanen planlægges med "metropolværksteder" og etablering af faciliteter til en kommende folkeskole, vurderet, at "i et tæt og intenst bymiljø skønnes dette at være hensyn, der kan imødekommes og vil indgå i den næste fase i tæt koordination med planerne for byudviklingen" (Udredning om en forlængelse af M4 til Ydre Nordhavn s. 30). RE ser frem til at arbejde videre med erfaringerne fra dette løfterige skridt.

Rapporten arbejder ikke med brug af dæmninger på Refshaleøen, men primært på strækningen forinden, herunder i den ved lokalplan af 2007 udlagte transportkorridor bag om Margretheholm mellem den senere anlagte boligbebyggelse på stedet og de store forsyningsanlæg på Kraftværkshalvøen.

Dæmninger kan på en delstrækning af højbanen begrundes med anlægsøkonomiske hensyn, en vis klimamæssig gevinst eller evt. en effekt som støjskærm. I en tæt bydel, som Refshaleøen planlægges udviklet til, vil dæmninger dog være dybt problematiske, idet de vil skabe uoverstigelige barriere i bydelen til skade for kvaliteten af byudviklingen. I deres undersøgte form, hvor dæmningerne både er smalle og stejle (MKR for M5 s. 75) vil de dertil ingen rekreativ værdi have, ligesom de vil udgøre en barriere for biodiversitet (MKR for M5 s. 28). RE skal derfor i tråd med rapportens antagelser fraråde enhver brug af dæmninger på Refshaleøen.

Refshaleøens
Ejendomsselskab A/S
Refshalevej 153, 2. sal
DK-1432 København K

Tel. +45 32 54 32 21
mail@refshaleoen.dk
www.refshaleoen.dk
CVR 78 87 01 17

20. september 2024

Konklusioner
Efter gennemgang af miljøkonsekvensrapportens behandling af de to mulige linjeføringer for M5 er det RE's konklusion, at den sydlige linjeføring klart er at foretrække for Refshaleøen og for København som sådan.

Lokalt på Refshaleøen vil den undersøgte højbaneløsning på viadukt være mere gunstig for skabelsen af en sammenhængende bydel, end den delvise tunnelløsning vil.
En vigtig forudsætning vil dog være, at højbaneløsningen sikrer muligheder for etablering af underliggende rekreative arealer, værksteder, atelierer mv. Der vedlægges internationale eksempler på aktivering af arealer under højbane som bilag og henvises til arbejdet med aktiviteter under højbane i ydre Nordhavn.

Den skitserede delvise tunnelløsning vil efter RE's vurdering give et dårligere udgangspunkt for byudviklingen på Refshaleøen, idet den i højere grad vil bryde med eksisterende strukturer og skabe en barriere til skade for kvaliteten af byudviklingen. Det sidste gælder også evt. brug af dæmninger i en højbaneløsning, der, som rapporten også antager, helt bør undgås på Refshaleøen.

I RE's optik er det uanset valgt løsning vigtigt, at kommende stationsanlæg på øen tænkes ind i den kommende byudvikling, så der arkitektonisk, funktionelt, materialevalgsmæssigt mv. sikres sammenhæng med den fremtidige planlægning. Arbejdsområder bør uanset løsning samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en ny metroforbindelse via Refshaleøen, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen

Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

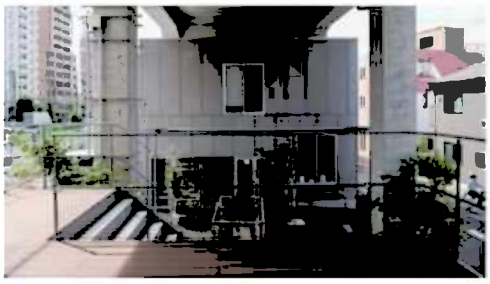
Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Refshaleøens
Ejendomsselskab A/S
Refshalevej 153, 2. sal
DK-1432 København K

Tel. +45 32 54 32 21
mail@refshaleoen.dk
www.refshaleoen.dk
CVR 78 87 01 17

20. september 2024

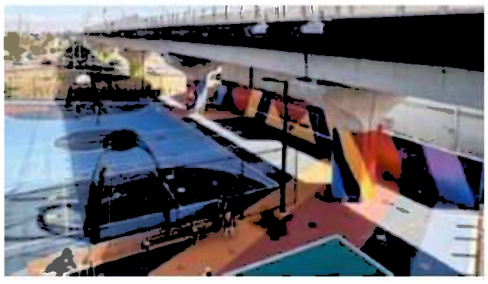
BILAG: Eksempler på byggeri og rekreative tiltag under højbane



Kontorfællesskab
Tokyo, Japan



Madmarked
Hamborg, Tyskland



Idrætsfaciliteter
Melbourne, Australien



Restauranter og butikker
Tokyo, Japan

Refshaleøens
Ejendomsselskab A/S
Refshalevej 153, 2. sal
DK-1432 København K

Tel. +45 32 54 32 21
mail@refshaleoen.dk
www.refshaleoen.dk
CVR 78 87 01 17

20. september 2024



Markedsplads og event space
Tokyo, Japan



Skatepark
Portland, USA



Kulturhus og restauranter
Tokyo, Japan

Refshaleøens
Ejendomsselskab A/S
Refshalevej 153, 2. sal
DK-1432 København K

Tel. +45 32 54 32 21
mail@refshaleoen.dk
www.refshaleoen.dk
CVR 78 87 01 17

Svar til: Høring 64791 af: DSB

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
407

INDSENDT AF
DSB

VIRKSOMHED / ORGANISATION
DSB

BY
Taastrup

POSTNR.
2630

ADRESSE
Telegade 2

HØRINGSSVAR

DSB skal henvise til vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:
hoeringssvar dsb - miljoekonsekvensrapport for m5.pdf

Notat

Københavns Kommune
Trafikstyrelsen

Økonomi
Koncernsekretariatet

20. september 2024

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
CVR 25 05 00 53

Mobil 24 68 30 87
rhb@dsb.dk
www.dsb.dk

Miljøkonsekvensrapport for M5

DSB har følgende bemærkninger til Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5:

Trafik

DSB ønsker at blive inddraget så tidligt som muligt i planlægning af udformning og udførelse af projektet for at sikre tilstrækkelig langsigtet skiftekapacitet mellem metrosystemet og jernbanen på Københavns Hovedbanegård og Østerport station, og at der sikres koordinering med kapacitetsforøgende projekter på København H.

På Østerport skal det sikres, at der vil være tilstrækkelig skiftekapacitet mellem alle metrosystemer og spor 1-2, så stationen kan aflaste skifte-kapacitet på København H og Nørreport.

Der skal sikres de bedst mulige adgangsforhold for passagerer til begge stationer under udførelse og efterfølgende drift herunder adgang til tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet for det samlede terminalanlæg ved København H.

Der skal samtidigt sikres et velfungerende affalds- og vareflow på stationerne, så de ønskede kommercielle aktiviteter til understøtning af togproduktet kan opretholdes. Planlægning af både udførelse og senere drift, også for de omkringliggende arealer, er afgørende.

Bygge- og anlægsproces

DSB går ud fra at byggeprocesseerne hverken giver anledning til skader på passagerer, personale, DSB's drift eller DSB's bygninger og anlæg, og at DSB informeres så tidligt som muligt, hvis der mod forventning måtte opstå skader.

Matrikel 1690 Udenbys Vester Kvarter, København

DSB Ejendomsudvikling A/S, er medejer af selskabet P/S Downtown CBD, der er adkomsthaver af matrikel 1690 Udenbys Vester Kvarter, København, beliggende Carsten Niebuhrs Gade 10, 1577 København V.

På vegne af ejerne ønskes oplyst om kommende M5 linje føres under denne grund.

Såfremt dette er tilfældet, ønsker ejerne at sikre sig, at dette ikke påvirker kommende nyt omfattende bolig- og erhvervsbyggeri på matriklen. Byggeriet medfører blandt andet udgravninger til kælder og pælepilotering.

Status for projektet er at der afventes byggetilladelse og endelig beslutning om igangsættelse.

Svar til: Høring 64791 af: Arne Cyron

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
406

INDSENDT AF
Arne Cyron

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32 A, lejl. 324

HØRINGSSVAR

Tak til alle de forudseende politikere, der gennem de sidste år har været så kloge og innovative, at København nu har en yderst velfungerende metro. Og tak til de nuværende politikere for at ville fortsætte den succes.

Metrostationerne M1-M4 er lagt med fornuftig afstand ud fra brugerbehovet det enkelte sted.

Min væsentligste anke ved den skitserede plan for M5 er netop den forslåede **metrostation på Axel Heidesgade. Det vil medføre 3 metrostationer inden for en cirkel med en radius på ca. 400 meter,** hvoraf halvdelen består af vand og derfor ikke huser frygtelig mange beboere eller arbejdspladser! Engholmen og Havneholmen servicerer fint den sydlige del af Islands Brygge, hvilket vil blive yderligere udtalt, når den nye sydlige cykelbro er etableret.

Den nordøstlige del af Islands Brygge bruger metrostationen af samme navn, så hvis man virkelig fastholder yderligere en station på Islands Brygge, bør den ud fra brugerbehovet ligge i området midt i den ældre del af Islands Brygge - f.eks. ved Sturlasgade.

Min holdning er imidlertid klar: **drop ideen om yderligere en metrostation på Islands Brygge,** hvor vi allerede har 5-10 minutters gang til den nærmeste.

Det handler også om cost-benefit og respekt for vores alles pengepung.

Venlig hilsen

Arne Cyron

Svar til: Høring 64791 af: Jens Henning Ravnsmed på vegne af Beboerrepræsentationen ved Bassinhusene Axel Heides Gade 10-22 og Poul Hartlings Gade 4-8 gade

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
405

INDSENDT AF
Jens Henning Ravnsmed på vegne af Beboerrepræsentationen ved Bassinhusene Axel Heides Gade 10-22 og Poul Hartlings Gade 4-8 gade

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Beboerrepræsentationen ved Bassinhusene Axel Heides Gade 10-22 og Poul Hartlings Gade 4-8

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 10 5. th.

HØRINGSSVAR
høringssvar vedrørende metrobyggeri ved Bryggebroen - Beboerrepræsentationen Bassinhusene Axel Heides Gade 10-22 og Poul Hartlings Gade 4-8

Vi ønsker som repræsentanter for lejerne at afgive vores bemærkninger vedrørende det planlagte metrobyggeri ved Bryggebroen og dets påvirkning af vores nabolag. Som beboere i et privat udlejningsbyggeri ejet af Sampension, der er direkte berørt af projektet, føler vi det nødvendigt at adressere følgende forhold:

> Cykeltrafik og linjeføring: Vi ser det som stærkt problematisk, at det planlagte anlæg forringer cyklisternes passage fra Bryggebroen via Axel Heides Gade til Amager Fælled. Denne rute er en afgørende del af cykelinfrastrukturen i København med en høj daglig cykeltrafik. Vi opfordrer kraftigt til, at der undersøges alternative linjeføringer med en anden stationsplacering, som kan sikre, at denne vigtige cykelforbindelse påvirkes mindst muligt, og at den allerede etablerede rute forbedres i stedet for at forværres.
>
> Støj og livskvalitet: Byggeprojektet vil have en markant indvirkning på livskvaliteten for beboerne i Bassinhusene, især på grund af støj fra anlægsarbejdet. Vi opfordrer til, at der tidligt i projektet skabes klarhed omkring de kompensationsordninger, der vil blive tilbudt. Det bør inkludere mulighed for midlertidig genhusning, særligt for de beboere, der vil blive mest berørt af støj og vibrationer, både dag og nat. Vi anmoder om, at der i god tid gives tydelig og rettidig information til alle berørte parter om støjniveauer og kompensationsmuligheder.
>
> Retablering af rekreative områder: Når byggeriet er færdiggjort, er det vigtigt, at vi får et godt og rekreativt byrum tilbage. Axel Heides Gade og områderne omkring Bryggebroen er vigtige for både beboernes daglige liv og byens cykeltrafik. Vi ønsker sikkerhed for, at der vil blive lagt en plan for genopretning og forbedring af det rekreative miljø, herunder grønne områder og cykelstier, når

byggepladsen er fjernet. Vi opfordrer til en tæt dialog med borgerne i området om, hvordan disse arealer kan udvikles bedst muligt.

Vi ser frem til en konstruktiv dialog og håber, at vores input vil blive taget i betragtning, når de endelige beslutninger omkring metrobyggeriet ved Bryggebroen træffes.

Med venlig hilsen,
Beboerrepræsentationen ved Bassinhusene

Bettina Aline Dicay

Michael Jeppesen

Mogens Balle

Jens Henning Ravnsmed

Svar til: Høring 64791 af: Michael Kjeldsen

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
404

INDSENDT AF
Michael Kjeldsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 17, 1.

HØRINGSSVAR

Beskyt vores historiske arv og beboeres livskvalitet

Kære Københavns Kommune,
Jeg er beboer i det gamle, bevaringsværdige villakvarter Valhal, som ligger tæt på Sundby Kirkegård, og jeg vil gerne udtrykke min store bekymring over den foreslåede linjeføring af M5 Metrolinjen, der vil løbe under vores kvarter. Husene i området er over hundrede år gamle og bygget med fuldmurede ydervægge uden moderne fundamenter. Dette gør dem særligt sårbare over for vibrationer og støj fra metroen.

Forskning viser, at vibrationer fra metro- og jernbanetrafik kan skade ældre bygninger, især dem med svage eller utidssvarende fundamenter. Ifølge en undersøgelse fra **UK's Department for Transport** kan selv små vibrationer over tid føre til strukturelle skader som mikrorevner, der kan udvikle sig til alvorlige skader på bygninger. Dette er et reelt problem, da metroen planlægges at køre i kun 8-15 meters dybde under vores huse, hvilket forværrer risikoen for skader.

En anden alvorlig bekymring er den støjforurening, der vil påvirke beboerne. **Verdenssundhedsorganisationen (WHO)** har gentagne gange advaret mod konsekvenserne af støj i boligområder. Deres forskning viser, at støjniveauer over 30 dB om natten kan føre til søvnforstyrrelser, stress og forhøjet blodtryk. De grænseværdier, der er fastsat for metroens støj, tillader op til 22-25 dB døgnet rundt, men når metrotogene passerer hurtigt, kan de støjpeaks, der skabes, være langt højere. Ifølge en svensk rapport om måling af støj og vibrationer fra tog kan disse peaks være op til 3-5 gange højere end de tilladte niveauer uden at blive registreret korrekt. Det er en helt forældet og uacceptabel metode til at måle støj og vibrationer.

Jeg foreslår derfor, at metroens linjeføring justeres, så den i stedet føres under Kastrupvej og Sundby Kirkegård, som nu er udlagt til park. Dette vil reducere påvirkningen af beboelsesområder og skåne de bevaringsværdige huse. Det er vigtigt at lære af erfaringerne fra Cityringen, hvor over 500 borgere har klaget over støj og vibrationer. At gentage disse fejl i et andet gammelt villakvarter vil have alvorlige konsekvenser for beboernes livskvalitet og for byens kulturarv.

Med venlig hilsen,

Michael Kjeldsen

Svar til: Høring 64791 af: Torben Dahl-Nielsen

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
403

INDSENDT AF
Torben Dahl-Nielsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Nordre Frihavnsgade 5, 3. th

HØRINGSSVAR

Som bådejer og medlem af Sejlklubben Lynetten kan jeg tilslutte mig de mange høringssvar, der udtrykker bekymring på vegne af havnen, såfremt en tunnelløsning ikke vælges.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Ingham

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
402

INDSENDT AF
Thomas Ingham

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 62 2 tv

HØRINGSSVAR

Vedlagt PDF af høringssvar.

MATERIALE:
klaudia og thomas hoeringssvar m5 metro.pdf

Høringssvar vedrørende Metrolinje M5

Kære beslutningstagere,

Vi skriver dette høringssvar som en beboer på Margretheholm, hvor min familie og jeg har boet siden bydelen blev bygget tilbage i 2015. Vi valgte netop Margretheholm som vores hjem på grund af de fantastiske grønne omgivelser, udsigten til vandet og det lokale havnemiljø, som giver en helt særlig atmosfære og livskvalitet. Vi er dybt bekymrede over de nuværende planer om at føre Metrolinje M5 som en højbane igennem området, og jeg vil gerne dele vores synspunkter på, hvorfor dette ikke er den rette løsning.

Naturen og de grønne områder Margretheholm er et unikt område i København, hvor bynær natur og biodiversitet trives. Vi nyder de åbne grønne områder, hvor vores børn kan lege frit, og hvor både lokale og besøgende har mulighed for fysisk udfoldelse. Det er her, vores børn spiller fodbold, bygger huler, og vi som familie mødes med naboer og venner til udendørs aktiviteter. Hvis en stor del af disse områder bliver inddraget til fordel for metrobyggeri og en efterfølgende højbane, vil det reducere de rekreative arealer, som vi alle benytter.

I årenes løb har vi oplevet en stigning i biodiversiteten, hvor dyr som flagermus, der er beskyttede arter, har fundet et hjem i området. Disse unikke økosystemer er under pres i en storby som København, og vi bør beskytte dem frem for at ødelægge dem med et stort infrastrukturprojekt. At etablere en højbane vil ikke blot reducere biodiversiteten, men vil også stride imod kommunens strategi om at skabe mere grøn bynatur .

Havnemiljøet og den visuelle barriere Margretheholms havn er en integreret del af vores daglige liv. Vores udsigt til vandet og det aktive havnemiljø er nogle af de ting, der gør området særligt attraktivt. De nuværende planer vil imidlertid føre til, at havnen fyldes op og bruges som byggeplads, hvilket vil forringe både funktionaliteten og områdets charme. Hvis metroen føres som en højbane, vil det skabe en visuel barriere og forringe områdets æstetik. Erfaringer fra andre dele af byen, såsom Ørestad, viser, at højbaneanlæg ofte medfører støj, skygger og et forringet lokalt miljø.

Sociale og helbredsmæssige konsekvenser De grønne områder, som metroprojektet vil påvirke, er ikke blot rekreative, men også essentielle for vores fysiske og mentale velvære. Her i området danner vi stærke fællesskaber gennem udendørs aktiviteter som fodboldtræning, bål i vintermånederne, og spontane sammenkomster. At miste disse rum vil ikke kun indskrænke vores muligheder for fysisk udfoldelse, men også have en negativ indvirkning på den mentale sundhed, da støj og tab af rekreative arealer kan føre til stress.

Afslutning Vi vil gerne opfordre til, at der findes en alternativ løsning, hvor metroen føres under jorden, så vi kan bevare det, der gør Margretheholm til et attraktivt og bæredygtigt sted at bo. Vi forstår vigtigheden af at udvikle nye transportløsninger for København, men vi beder jer om at tage hensyn til både natur, biodiversitet og de mennesker, der bor her.

Svar til: Høring 64791 af: Line Haarby

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
401

INDSENDT AF
Line Haarby

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 16, 1. th

HØRINGSSVAR
Selvfølgelig skal vi kunne komme rundt i København også til nye bydele, som endnu ikke er her. Og metro er en god løsning til at flytte mange borgere igennem byen hurtigt.

Men når vi anlægger nye metrolinjer, skal vi gøre det gennemtænkt og ikke vælge den nemme og billige løsning. Jeg vil gerne komme med nogle vinkler på, hvorfor netop metrolinje M5 ikke skal laves som en højbane, men at vi for alt i verden skal have den under jorden.

Jeg bor på Margretheholmen og har et barn på 8 år. Arealet bag ved Margretheholmen er vores baghave, det er her vi nemt har adgang til natur. Selvfølgelig er det ikke stor og vild natur. Men det er bynær natur, som rummer stor biodiversitet. Noget vi i disse år skriger efter. Og hvis der kommer en højbane herud, så dør den natur vi har herude.

Udover høj biodiversitet blandt planter, har vi et rigt dyreliv herude. Det er ikke altid noget man oplever, når når man går på opdagelse i området, men noget man kan opleve, hvis man bevæger sig ud på særlige tidspunkter eller hvis man sidder stille og nyder naturen herude. I skrænterne ved Lynetten bor der Isfugle - som er på den danske Rødliste, Vi har flagremus herude, som er en fredet art. Gøgen kukker og man kan også høre Spætten. Og så får vi på godt og ondt besøg af ræven på terrassen fra tid til anden.

Vores baghave er et frirum, både for børn og voksne på Margretheholmen. Og er et sted hvor vi mødes og danner fællesskaber, eller hvor vi går en tur, når vi har brug for at komme væk fra storbyens “stres og jag”, uden at skulle køre langt væk.

Personlig laver jeg bål i baghaven i vinterhalvåret med børn der bor herude og deres klassekammerater. Et fællesskab, der gør, at både børn og forældre kommer tættere på hinanden. Lige som Det Danske Spejderkorps har starten en spejdergruppe op herude, fordi området inviterer til at gå op opdagelse og bruge naturen, noget færre og færre børn i dag prøver. Noget der vil forsvinde, hvis en højbane bliver etableret fordi den vil gå igennem bådpladsen og det “skov”-område der er her.

Jeg håber at ovenstående kan bidrage til en nuanceret beslutningsproces, hvor det ikke kun er økonomi der bestemmer. Lad os få en demokratisk proces, hvor vi borgere, der både skal bruge metroen og bliver påvirket af etableringen bliver hørt. Det må være muligt at skabe en storby, hvor der både er plads til udvikling, men også til bevarelse af områder der allerede fungere godt og skaber værdi, som ikke kan gøres op i kroner og ører.

Svar til: Høring 64791 af: Kamilla Bjørn

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
400

INDSENDT AF
Kamilla Bjørn

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Medlem af S/K Lynetten og pædagog i lokalområdet

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Hollænderdybet 7, 3. th.

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Metrolinje M5

Tunnel-løsning som foretrukken løsning

Jeg anbefaler, at metroforbindelsen mellem Prags Boulevard og Refshaleøen etableres i en tunnel. Denne løsning vil sikre, at Margretheholms Havn ikke bliver påvirket af byggeriet.

Hvis der vælges en alternativ løsning, bør det sikres, at Margretheholms Havn forbliver samlet på ét sted, og at både antallet af bådpladser og landarealet kompenseres i et forhold på 1:1.

Margretheholms Havn er i forvejen hårdt berørt af forandringsprojekter, hvor etableringen af Margretheholms Bro har haft konsekvenser for dagligdagen i mange aspekter.

Projektet for den fremtidige Lynetteholm medtænker ikke rammer for sejlsport. Med anlæg af en stor ø i Øresund er det væsentligt, at vi viderefører de historiske traditioner som søfartsnation og medtænker anvendelse af havet. Margretheholms Havn er Københavns fremtid som det blå hjerte.

Ødelæggende konsekvenser af alternative scenarier

De øvrige scenarier i rapporten vil have ødelæggende konsekvenser for Margretheholms Havn. Ifølge rapporten vil mindst 55% af havnens nuværende bådpladser blive fjernet, og kun i begrænset omfang foreslås der kompensation ved anlæggelse af yderligere pladser i bassinet mellem østmolen og dæmningen. Kompensationens foreslåede areal vil imidlertid ikke kunne udnyttes lige så effektivt. Ud af de nuværende 720 bådpladser vil det nye område muligvis kun kunne rumme 100 både.

Justering af linjeføring hvis tunnel fravælges

Hvis tunnel-løsningen ikke vælges, bør linjeføringen justeres, så færrest mulige bådpladser berøres. Grundlæggende bør selve linjeføringen mellem Praghs Boulevard og Refshaleøen rykkes mod vest, så

den ikke går under beboede områder på Margretheholm, området øst for Nyholm og Margretheholms Havn. Det gælder for højbane såvel som tunnel, da effekterne af 'vibrationskomfort' erfaringsmæssigt har vist sig at være en udfordring i forbindelse med drift af ringbanen.

Manglende hensyntagen til juniorsejlads

Rapporten tager ikke højde for, at det foreslåede kompensationsområde allerede anvendes til juniorsejlads. Med opførelsen af Margretheholms Bro og tilhørende dæmning er forholdene for juniorsejlads allerede blevet forværret. Det bassin, som juniorskolen i dag anvender til træning, vil også blive inddraget som kompensation for metrobyggeriet.

Komplikationer ved broåbninger

Anlæg af havnepladser i bassinet mellem østmolen og dæmningen vil komplicere sejladsen yderligere, særligt ved passage af broen, hvor ventetid og trange forhold kan føre til sammenstød.

Manglende beskrivelse af det sociale og kulturelle miljø

Rapporten beskriver ikke det unikke miljø, som Margretheholms Havn og S/K Lynetten repræsenterer. Havnen er en af Danmarks største selvbyggerhavne, hvor medlemmer i over 50 år har bidraget til at opbygge og vedligeholde et fællesskab for småbåde. Traditionen for frivillighed og samarbejde er en central del af havnens kultur, og det sociale fællesskab vil uundgåeligt lide skade, hvis 55% af havnen omdannes til en byggeplads.

Sociale fællesskaber i havnemiljøet

Margretheholms Havn fungerer som et vigtigt socialt fællesskab, hvor medlemmer deler erfaringer og hjælper hinanden. Det er en del af mange medlemmers liv, og det praktiske og kulturelle aspekt af sejlads formidles gennem dette fællesskab. Rapportens manglende fokus på dette aspekt.

Det er et vigtigt fællesskab, som skaber bånd på tværs af sociale skel og bidrager til sammenhængskraft i samfundet. Vi samlingspunkt, hvor der deles viden, erfaring og kærlighed. Det er et sted, håndens arbejde er i centrum i det komplekse projekt med vedligeholdelse af sejlbåde, som favner vidt i alle de forskellige håndværkstraditioner.

Kritik af rapportens mangler

Rapporten indeholder en række væsentlige mangler i forhold til Margretheholms Havn og de omkringliggende områder:

1. Brugerne af havnen og området er ikke blevet konsulteret.
2. Konsekvenserne for sociale og kulturelle værdier er ikke belyst.
3. Der mangler en konkret belysning af antallet af berørte bådpladser og kompensationsmuligheder i nærområdet.
4. Den foreslåede kompensation svarer ikke til det område, der mistes.
5. De områder, der foreslås til kompensation, anvendes allerede til andre aktiviteter.
6. Byggepladsen vil beslaglægge klubbens klubhus, værkstedsområder og medlemsskure.
7. Det populære slæbested, som anvendes af bådejere fra hele hovedstaden, vil blive nedlagt.
8. Muligheden for kajak- og robådsoverbæring fra Københavns Havn vil blive yderligere kompliceret.

Langsigtet løsning nødvendig

Det er uforståeligt, at man planlægger en højbane eller dæmning med en station på Lynetteholm, et område der ikke vil være beboet i 15-20 år efter stationens færdiggørelse, samtidig med at man aktivt ødelægger et område, hvor der i dag leves et aktivt liv. S/K Lynetten har 1.200 medlemmer, og havnen besøges også af familier, gæster og sejlere. Desuden vil omkring 2.000 beboere i området blive påvirket.

I dette perspektiv bør man overveje at udsætte byggeriet af stationen på Lynetteholm og i stedet investere i en løsning, der tager hensyn til de mennesker, som anvender området i dag.

Manglende beregninger af vibrationskomfort i driftsfasen

En anden væsentlig mangel i rapporten og dens bilag er fraværet af beregninger vedrørende 'vibrationskomfort' i driftsfasen, særligt i de områder, hvor tunnelen vil gå under vand. Der er ikke taget højde for de potentielle konsekvenser, som vibrationer fra metroens drift kan have for brugerne og gæsterne i Margretheholms Havn. Mange af havnens medlemmer tilbringer meget tid ombord på deres både, hvor de overnatter og opholder sig i længere perioder. Uden en klar vurdering af vibrationspåvirkningen er det umuligt at sikre, at disse aktiviteter kan fortsætte uforstyrret. Vibrationer kan ikke blot påvirke komforten, men også have konsekvenser for bådenes materiel og sikkerhed. Denne udeladelse i rapporten er kritisk, da det potentielt kan føre til uforudsete og alvorlige gener for havnens brugere.

Støjproblemer fra højbaneløsningen

Højbaneløsningen vil desuden medføre betydelige støjgener for Margretheholms Havn og dens brugere. Denne form for metroinfrastruktur skaber en kontinuerlig støjkilde, som vil blive forværret af den nuværende støj fra de mange lastbiler, der allerede passerer Margretheholms Bro. Kombinationen af støjen fra højbaneløsningen og de tunge køretøjer vil skabe et miljø, der ikke er befordrende for hverken fritidssejlads, ophold i havnen eller det sociale og kulturelle liv, som området understøtter i dag. Dette støjscenarie er ikke tilstrækkeligt belyst i rapporten, og det bør vurderes nøje, hvordan de samvirkende støjkilder vil påvirke både livskvaliteten og de rekreative muligheder for havnens medlemmer og besøgende.

Manglende tilgængelighed af bilag og demokratisk underskud

Det er også problematisk, at flere af bilagene til miljøkonsekvensrapporten for Metrolinje M5 er vanskelige at finde. Flere af de sider, der oprindeligt henviste til rapporten og dens bilag, er ikke længere tilgængelige, hvilket gør det svært for offentligheden at få adgang til de nødvendige dokumenter. Derudover er bilagene ofte komplekse og svært tilgængelige for lægfolk, hvilket gør det udfordrende for almindelige borgere at forstå konsekvenserne af projektet og tage aktiv del i beslutningsprocessen.

Denne mangel på tilgængelighed og gennemsigtighed udgør et demokratisk underskud, da det underminerer offentlighedens mulighed for at bidrage med velinformerede input. Når relevante bilag er utilgængelige eller uforståelige, svækkes tilliden til processen omkring anlægget af Metrolinje M5, og det rejser spørgsmål om, hvorvidt borgernes interesser reelt bliver taget i betragtning.

God vind,

Kamilla

Svar til: Høring 64791 af: Torben Damsted

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
399

INDSENDT AF
Torben Damsted

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Medlem af S/K Lynetten og borger i København

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Peter Bangsvej 153

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Metrolinje M5

En metroforbindelse mellem Praghs Boulevard og Refshaleøen bør etableres i en tunnel. Dette vil sikre, at Margretheholms Havn forbliver uberørt af byggeriet.

Hvis en anden løsning vælges, bør det sikres, at Margretheholms Havn bevares samlet på ét sted. Derudover skal det nuværende antal bådpladser og landareal kompenseres i forholdet 1:1.

De øvrige scenarier i rapporten har ødelæggende konsekvenser for Margretheholms Havn. Ifølge beskrivelsen vil mindst 55 % af havnens nuværende bådpladser forsvinde, og kompensationen, der foreslås i bassinet mellem østmolen og dæmningen, er utilstrækkelig. Dette område kan ikke udnyttes ligeså effektivt som de nuværende faciliteter. Ud af de 720 nuværende bådpladser vil det nye areal måske kun kunne rumme omkring 100 både.

Hvis tunnel-løsningen fravælges, bør linjeføringen justeres, så færrest mulige bådpladser bliver berørt.

Det fremgår ikke af rapporten, at det foreslåede kompensationsområde allerede anvendes til sejlads for børn og unge i klubbens juniorafdeling. Allerede nu er forholdene for juniorsejlads blevet kraftigt forringet på grund af opførelsen af Margretheholms Bro og dæmningen. Det område, der i dag bruges af juniorerne til at træne i, vil også blive inddraget som en del af kompensationen for metrolinjen.

Anlæg af nye bådpladser i området mellem østmolen og dæmningen vil også komplicere passagen ved broen, særligt under åbningstiderne. Allerede i dag er pladsen i inderbassinet begrænset, og når flere både venter på broåbning, øges risikoen for sammenstød.

Manglende beskrivelse af Margretheholms Havns miljø

Rapporten indeholder ingen beskrivelse af det særlige miljø, som S/K Lynetten og Margretheholms

Havn udgør. Dette miljø omfatter ikke blot en havn, men et unikt fællesskab, hvor klubbens medlemmer gennem 50 år har bygget og vedligeholdt havnen selv. Havnen giver mulighed for småbådsejere, som ikke nødvendigvis har store økonomiske midler, at få adgang til havet.

Klubben er også en arbejdsplads med ansatte, som varetager den daglige drift, og der er erhvervsliv tilknyttet, såsom en restaurant, bådproviantering og et skibsværft. En omdannelse af 55 % af havnen til en midlertidig byggeplads vil få alvorlige konsekvenser for det sociale og kulturelle fællesskab, der i dag findes her.

Klubben er et stærkt socialt fællesskab, der kan sammenlignes med en kolonihaveforening. Mange medlemmer tilbringer meget af deres fritid her, hvor de vedligeholder deres både og lærer fra andre medlemmer om sejlads. Frivillighed og samvær er kernen i dette fællesskab, men denne dimension er fuldstændig udeladt af konsekvensrapporten. Rapporten har fokus på biodiversitet og flagermuskasser, men ignorerer de menneskelige værdier, der er knyttet til havnen.

Mangelfulde beskrivelser i rapporten

Rapporten indeholder en række mangler i forhold til Margretheholms Havn og de omkringliggende områder:

1. Der har tilsyneladende ikke været dialog med brugerne af havnen.
2. De sociale og kulturelle konsekvenser er ikke belyst.
3. Rapporten beskriver ikke præcist, hvor mange bådpladser der bliver berørt, eller hvilke rammer der er for kompensation i nærområdet.
4. Den foreslåede kompensation i form af vand- og landområder modsvarer ikke de områder, der afgives.
5. Områderne, der foreslås til kompensation, anvendes allerede til andre aktiviteter.
6. Byggepladsen vil inddrage klubbens klubhus, værkstedsområder og medlemsskure.
7. Et populært slæbested, der bruges af bådejere i hele hovedstaden, vil blive nedlagt.
8. Muligheden for kajak- og robådsoverbæring fra Københavns Havn vil blive yderligere kompliceret.

Det kan undre, at man planlægger en metrolinje med en station på Lynetteholm, hvor der først vil være beboelse mange år efter stationens færdiggørelse, samtidig med at man ødelægger et område, der allerede er i aktiv brug. S/K Lynetten har 1.200 medlemmer, og havnen er også et vigtigt sted for mange sejlende gæster og byens borgere. Dertil kommer de omkring 2.000 beboere i området ved siden af havnen, der også vil blive berørt.

I stedet for at fremskynde byggeriet af en station på Lynetteholm bør man investere i en langsigtet løsning, der tager hensyn til de mennesker, som bruger området i dag.

Svar til: Høring 64791 af: Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
398

INDSENDT AF
Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Smyrnavej 5-7

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

I forbindelse med etableringen af metrolinje M5 fremgår det af miljøkonsekvensrapporten, at byggepladsen vil omfatte stort set hele den nuværende Sundbyøster Plads inkl. legepladsen på den sydlige del af pladsen. Det betyder, at Sundbyøster Skole vil være umiddelbar nabo til byggeriet, og det har i Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole givet anledning til følgende bekymringspunkter:

Støj: Der vil i anlægsperioden være støjgener af forskellig art i skolens åbningstid. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvordan dette påvirker såvel elever som personale både konkret i forhold til at kunne gennemføre undervisningen på fornuftig vis, men også i forhold til at kunne opretholde et sundt arbejdsmiljø.

Udeliv: Da Sundbyøster Plads samt legepladsen på hjørnet benyttes i frikvarter såvel som undervisning, har det konsekvenser, at disse arealer inddrages og gøres til byggeplads. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvordan det vil påvirke elevernes trivsel, at deres adgang til udeleg og udendørs undervisning begrænses i så stort omfang.

Trafik: Anlægsarbejdet vil medføre en stigning i den tunge trafik på Amagerbrogade. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvordan dette påvirker trafiksikkerheden, når elever og personale færdes til og fra skole, både på Amagerbrogade og på de omkringliggende veje. Her er der i forvejen tæt trafik især morgen og eftermiddag i forbindelse med aflevering og afhentning af børn på Sundbyøster Skole og områdets andre skoler og institutioner, og da der desuden er ringe

oversigtsforhold i flere kryds mv., frygter vi, at det i anlægsperioden vil blive endnu sværere at opretholde en sikker skolevej.

Tryghed: Med den netop overstående renovering af Sundbyøster Plads er der blevet skabt et rart og trygt byrum at færdes i med åbne arealer og øget belysning. Skolebestyrelsen er bekymret for, at etableringen af metrobyggepladsen vil have en negativ indvirkning på disse tiltag, så det vil opleves mere utrygt for elever og personale at færdes i området.

Forurening: Den tunge trafik og selve anlægsarbejdet betyder en øget udledning af bl.a. CO2. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvilke sundhedsmæssige konsekvenser dette kan have for elever og personale i den relativt lange anlægsperiode.

I Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole håber vi, at vores bekymring omkring ovennævnte punkter tydeliggør de konsekvenser, metrobyggeriet kan have for skolen som nabo til byggepladsen. Og vi opfordrer til, at følgende spørgsmål drøftes, når sagen behandles i Borgerrepræsentationen ultimo 2024:

1. Hvilke konkrete foranstaltninger kan mindske de støjgener, som skolen vil opleve under byggeriet?
2. Hvordan sikrer man, at inddragelsen af vigtige udearealer ikke har en negativ indvirkning på børnenes læring og trivsel?
3. Hvordan gør man skolevejen sikker i anlægsperioden, hvor den tunge trafik øges – ikke kun på Amagerbrogade, men også på de omkringliggende veje, som vil påvirkes af byggeriet og eventuelle trafikale omlægninger?
4. Hvilke tiltag skal der til for at skabe et trygt byrum omkring den store byggeplads?
5. Hvad kan man konkret gøre for at mindske udledningen af CO2 samt anden forurening fra byggepladsen og den tunge trafik?
6. Hvilke erfaringer har man gjort i forbindelse med andet metrobyggeri tæt på skoler – er der erfaringer, man kan inddrage i M5-byggeriet ved Sundbyøster Skole?
7. Hvordan kan skolens ledelse og personale inddrages i processen på en konstruktiv måde, så generne mindskes mest muligt, og der etableres et godt "naboskab" med byggepladsen?
8. Hvilke muligheder er der for at yde økonomisk støtte/kompensation til skolen til f.eks. flere ture ud i naturen/til alternative undervisningssteder o.lign. i de perioder, hvor generne er størst?

Vi står gerne til rådighed, hvis noget af ovenstående ønskes uddybet, ligesom vi meget gerne indgår i en fremtidig dialog om, hvordan vi kan mindske generne ved etableringen af M5-stationen ved Sundbyøster Plads, så elever og personale på Sundbyøster Skole fortsat kan have trygge skoledage med læring og trivsel i fokus.

Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole

NB! Høringssvaret er også vedhæftet som pdf.

MATERIALE:
hoeringssvar vedr. m5 - skolebestyrelsen ved sundbyoester skole.pdf

København den 19. september 2024

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

I forbindelse med etableringen af metrolinje M5 fremgår det af miljøkonsekvensrapporten, at byggepladsen vil omfatte stort set hele den nuværende Sundbyøster Plads inkl. legepladsen på den sydlige del af pladsen. Det betyder, at Sundbyøster Skole vil være umiddelbar nabo til byggeriet, og det har i Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole givet anledning til følgende bekymringspunkter:

Støj: Der vil i anlægsperioden være støjgener af forskellig art i skolens åbningstid. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvordan dette påvirker såvel elever som personale både konkret i forhold til at kunne gennemføre undervisningen på fornuftig vis, men også i forhold til at kunne opretholde et sundt arbejdsmiljø.

Udeliv: Da Sundbyøster Plads samt legepladsen på hjørnet benyttes i frikvarter såvel som undervisning, har det konsekvenser, at disse arealer inddrages og gøres til byggeplads. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvordan det vil påvirke elevernes trivsel, at deres adgang til udeleg og udendørs undervisning begrænses i så stort omfang.

Trafik: Anlægsarbejdet vil medføre en stigning i den tunge trafik på Amagerbrogade. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvordan dette påvirker trafiksikkerheden, når elever og personale færdes til og fra skole, både på Amagerbrogade og på de omkringliggende veje. Her er der i forvejen tæt trafik især morgen og eftermiddag i forbindelse med aflevering og afhentning af børn på Sundbyøster Skole og områdets andre skoler og institutioner, og da der desuden er ringe oversigtsforhold i flere kryds mv., frygter vi, at det i anlægsperioden vil blive endnu sværere at opretholde en sikker skolevej.

Tryghed: Med den netop overstående renovering af Sundbyøster Plads er der blevet skabt et rart og trygt byrum at færdes i med åbne arealer og øget belysning. Skolebestyrelsen er bekymret for, at etableringen af metrobyggepladsen vil have en negativ indvirkning på disse tiltag, så det vil opleves mere utrygt for elever og personale at færdes i området.

Forurening: Den tunge trafik og selve anlægsarbejdet betyder en øget udledning af bl.a. CO_2. Skolebestyrelsen er bekymret for, hvilke sundhedsmæssige konsekvenser dette kan have for elever og personale i den relativt lange anlægsperiode.

I Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole håber vi, at vores bekymring omkring ovennævnte punkter tydeliggør de konsekvenser, metrobyggeriet kan have for skolen som nabo til byggepladsen. Og vi opfordrer til, at følgende spørgsmål drøftes, når sagen behandles i Borgerrepræsentationen ultimo 2024:

1. Hvilke konkrete foranstaltninger kan mindske de støjgener, som skolen vil opleve under byggeriet?
2. Hvordan sikrer man, at inddragelsen af vigtige udearealer ikke har en negativ indvirkning på børnenes læring og trivsel?

København den 19. september 2024

3. Hvordan gør man skolevejen sikker i anlægsperioden, hvor den tunge trafik øges – ikke kun på Amagerbrogade, men også på de omkringliggende veje, som vil påvirkes af byggeriet og eventuelle trafikale omlægninger?
4. Hvilke tiltag skal der til for at skabe et trygt byrum omkring den store byggeplads?
5. Hvad kan man konkret gøre for at mindske udledningen af CO2 samt anden forurening fra byggepladsen og den tunge trafik?
6. Hvilke erfaringer har man gjort i forbindelse med andet metrobyggeri tæt på skoler – er der erfaringer, man kan inddrage i M5-byggeriet ved Sundbyøster Skole?
7. Hvordan kan skolens ledelse og personale inddrages i processen på en konstruktiv måde, så generne mindskes mest muligt, og der etableres et godt "naboskab" med byggepladsen?
8. Hvilke muligheder er der for at yde økonomisk støtte/kompensation til skolen til f.eks. flere ture ud i naturen/til alternative undervisningssteder o.lign. i de perioder, hvor generne er størst?

Vi står gerne til rådighed, hvis noget af ovenstående ønskes uddybet, ligesom vi meget gerne indgår i en fremtidig dialog om, hvordan vi kan mindske generne ved etableringen af M5-stationen ved Sundbyøster Plads, så elever og personale på Sundbyøster Skole fortsat kan have trygge skoledage med læring og trivsel i fokus.

Skolebestyrelsen ved Sundbyøster Skole

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Gooseman

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
397

INDSENDT AF
Thomas Gooseman

BY
Copenhagen

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 6

HØRINGSSVAR

Det forekommer mig helt forkert at føre metrolinjen under et gammelt villakvarter som Rialtovej, Luganovej mm.

Husene er gamle med fuldtmurede ydervægge, der let kan slå revner. Fundamenterne er fra en svunden tid, der slet ikke kan modstå rystelser og larm fra en metro. Mange af husene er i øvrigt bevaringsværdige.

Er der foretaget undersøgelser af husenes stand? Om de overhovedet kan klare en ret højtliggende metro? Hvad med erstatningskrav ved varige skader på husene pga. metroen?

Skrækeksempler fra Østerbro er vel ikke værd at gentage? (Olufsvej f.eks.) Også andre steder har jo problemer oven i købet, hvor metroen ligger længere nede end de 8-15m der er foreslået.

Støjgrænserne, der er anført i forslaget forekommer meget høje? Man kan jo ikke lukke af for lyd, der kommer nedefra som man f.eks. kan ved at lukke vinduerne mod gaden.

Hvorfor ikke føre linjen under byggelegeplads og kirkegård, der er vel meget lavere risiko for at genere nogen?

Svar til: Høring 64791 af: Rahlf Nielsen

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
396

INDSENDT AF
Rahlf Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sejlklubben Lynetten

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

Som mangeårigt medlem af Sejlklubben Lynetten og med fast bådplads til vores sejlbåd i Margretheholms Havn, har jeg nedenstående bemærkninger til M5 Miljøkonsekvensrapporten:

En M5 metrolinje under jorden - fra Refshaleøen til Prags Boulevard - og dermed under Margretheholms Havn, er den eneste fornuftige linjeføring i dette område fordi:

Ved en linjeføring over jorden vil generne for Havnens brugere og beboerne i nabobebyggelsen på Margretheholm i byggeperioden være ødelæggende for vores og deres livskvalitet på grund meget begrænset brugsværdi for området herunder støj - og støvforurening, manglende fremkommelighed i området og manglende sikker transport pga. lastbiltransport og arbejdskøretøjer. Denne forringelse af livskvalitet i byggeperioden, der vil vare mellem 5 og 10 år, er ikke tilstrækkeligt belyst i MKR materialet.

I byggeperioden vil et betragteligt landareal i området blive brugt til anlægsformål. Ved en tunnelløsning vil dette arbejdsområde være minimalt. Dette forhold er belyst i MKR rapporten og skal fremgå af det beslutningsgrundlag, der fremsendes til politikerne.

I den efterfølgende driftsperiode vil denne forringelse af livskvalitet fortsætte: støv og støj vil fortsætte og en gennemskæring af om rådet vil betyde manglede fremkommelighed og anvendelighed af rekreative områder er ligeledes mangelfuldt beskrevet.

Hvis Metrolinjen føres over jorden, vil det betyde mindst en ekstra rampe fra kote ca. -10m til kote ca. +10m ved Prags boulevard. Dette vil betyde ekstra energiforbrug til at overkomme nødvendig opbygning af kinetisk og potentiel energi sammenlignet med en underjordisk - flad løsning. Dette ekstra energiforbrug (driftsomkostning) skal opgøres i M5 linjens levetid – minimum 50 år. Dette ekstra energiforbrug er ikke belyst. Det samme gælder ekstra slid på togenes drivanordninger og bremser mm, der fører til ekstra driftsomkostninger i hele M5s levetid. Disse forhold er heller ikke belyst.

Endelig vil en rampe betyde en længere køretid pga. lavere hastighed – i hele M5s levetid vil det give et betragteligt tidstab for millioner af rejsende.

I MKR-materialet står der, at ca. 30% af bådpladserne i Margretheholms Havn vil forsvinde ved den overjordiske løsning. Det er IKKE korrekt. Tallet er tæt på 60% - en grov fejl i MKR-materialet!

Dette tal kan reduceres væsentligt ved at flytte M5 linjeføringen i området ca. 100m mod vest.

En linjeføring længere mod vest har tidligere været med i MKR overvejelserne. Dette skal tages op igen.

I MKR-materialet står der, at ca. 40.000m2 havneområde forsvinde – men det erstattes kun af ca. 20.000 m i området. Opbygning af nye havnefaciliteter, enten i området eller på Prøvestenen er ikke beskrevet. Det er en betragtelig anlægsopgave der kræver planlægning og finansiering – ikke mindst pga. den korte tidshorisont! Dette skal beskrives, hvis der ikke vælges en tunnelløsning.

Svar til: Høring 64791 af: Lisa

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
395

INDSENDT AF
Lisa

BY
Københavns

POSTNR.
2300

ADRESSE
Lombardigade 5

HØRINGSSVAR

Der er bekymring omkring støj gener, tung trafik og tabt udeliv pga. metro stop ved Amagerbrogade syd, ved sundbyøster skole - Smyrnavej.

Metrobyggeriet vil stå på i 4 år og støj generne vil umuliggøre ordentlig undervisning. Der er bekymring omkring og der er tænkt ekstra midler ind til skolen så der kan opretsholds en nogenlunde ordentlig undervisning, samt taget stilling til vores børns udeliv skal være, når deres grønne område bliver en byggeplads samt støjgenerene bliver for tunge.

Husk vores børns trivsel!!

Svar til: Høring 64791 af: Bestyrelsen, Sejlklubben Lynetten

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
394

INDSENDT AF
Bestyrelsen, Sejlklubben Lynetten

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sejlklubben Lynetten

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede PDF

MATERIALE:
m5 mkr hoeringssvar bestyrelsen sejlklubben lynetten.pdf

m5_mkr_hoeringssvar_bestyrelsen_sejlklubben_lynetten.pdf

Sejlklubben Lynetten
Medlem af Dansk Sejunion og Dansk Idrætsforbund

Svar på høring af miljøkonsekvensrapport for M5
Indsendt af bestyrelsen for Sejlklubben Lynetten, hjemmehørende i Margretheholm Havn

Den 19. september 2024

Indledningsvist vil vi kvittere for de afholdte informationsmøder, og det udtrykte ønske om dialog og interessen for bidrag til forslaget til M5, som endnu ikke er besluttet, og derfor kan justeres efter den gennemførte høring.

SK Lynetten peger fortsat på en tunnelløsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen som den korrekte løsning. Vi har tidligere peget på en forskydning af havnen mod øst som et alternativ ved etablering af en højbane, men denne løsning er med valget af en dæmning og bro som transportvej til opfyldning af Lynetteholmen hverken optimal eller attraktiv.
SK Lynetten har høj prioritet på en samlet havn – og evt. højbane foreslås rykket så langt mod vest som muligt (en bue uden om havnen).

Planlægning af M5 foregår parrallet med udbygningen af Refshaleøen, som bygger på bl.a. ønsket om transformation og respekt for kulturarv og kreative miljøer. Også Metroselskabet formulerer et ønske om at bevare kulturarv og rekreative områder (og afbøde gener i etableringsfasen) og at understøtte byplanlægningen, og SK Lynetten undrer sig derfor over, hvis valget falder på en (delvis) destruktion af Margretheholms Havn. Vi vil pege på, at de overordnede visioner (for både byudviklingen og fremtidssikring af den offentlige transport) må understøtte valget af en tunnelløsning.

Margretheholm Havn er bygget og drevet af Sejlklubben Lynetten og er en af Danmarks største lystbådehavne. Havnen er anlagt og opbygget af sejlklubbens medlemmer i 1975, og vedligeholdelse og udvikling i havnen foretages den dag i dag af Sejlklubben, hvilket giver en helt særlig stolthed, et unikt medejerskab og tilhørsforhold til havnen.
Margretheholm Havn er en havn for alle, der er en høj diversitet på havnen, og mennesker fra mange forskellige stænder i livet og byen, og klubben tilbyder og rummer en række aktiviteter som f.eks. juniorsejlads, sejlerskole, Dansk Soredning og dykkerklub. Det er vores vurdering at denne diversitet og lokale forankring bidrager positivt ind i et kvarter, som står overfor en voldsom byudvikling.

Havnen har i dag 736 bådpladser, som er belagt af både sejlbåde og motorbåde, hvoraf sejlbåde (med mast) udgør den overvejende del. Hertil kommer stort antal overnatninger fra gæstesejlere fra både ud- og indland, der besøger havnen og København. Der er i øjeblikket 324 på venteliste til en fast plads i havnen.

I miljøkonsekvensrapporten beskrives tre løsninger for, hvordan M5 skal føres forbi Margretheholm Havn, nemlig tunnel, vidadukt og dæmning. Af de tre løsninger, er det tunnelløsningen, der understøtter, at vi kan bevare havnen og dens miljø. Vi kan konstatere, at denne løsning stort set ikke får noget plads i rapporten, hvilket kunne tyde på, at den administrativt er nedprioriteret – selvom det af informationsmøderne fremgik, at de forskellige løsningsforslag er beskrevet mhp at politikerne kan træffe afgørelse på et oplyst grundlag.

Ud over interessen fra sejlklubbens medlemmer og havnens øvrige brugere, så er en brugerdrevet, levende og attraktiv havn også i tråd med udviklingsstrategierne fra Københavns Kommune og By & Havn, der i disse år netop sætter stor fokus på at bevare og udvikle de rekreative områder, samt at sikre, at et bredt udsnit af borgere har direkte adgang til at bruge havnen og vandet. Endelig ønsker Københavns Kommune at støtte foreningslivet i byen, hvilket Sejlklubben Lynetten også ønsker, der vil blive taget højde for i linjeføringen.
Sejlklubben Lynetten peger på løsningen, hvor M5 føres igennem en tunnel under havnen. Skulle det blive viadukt- eller dæmningsløsningen, der vælges, har vi en række supplerende bemærkninger og anbefalinger, da vi ikke synes, at rapporten i tilstrækkelig grad belyser, hvilke konsekvenser anlæggelsen og driften af de to løsninger har for havnen og det foreningsliv, der udfolder sig her.

I valget og udformning af løsning bør man særligt holde sig for øje at:

Det skal sikres, at der er det samme antal bådpladser til samme type både som nu

I følge rapporten står havnen til at miste ca. 30 % af bådpladserne enten helt (ved permanent opfyldning til dæmning) eller midlertidigt (ved anlægsarbejde til viadukt).

Rapportens figur 4.33, side 78 viser den planlagte linjeføring for M5 gennem havnen.

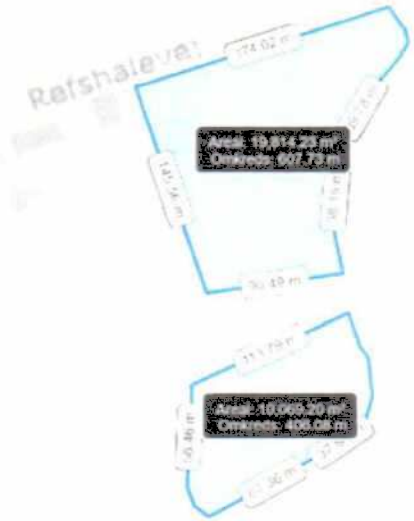
m5_mkr_hoeringssvar_bestyrelsen_sejlklubben_lynetten.pdf



Sammenlignes dette med havnens bådpladser i dag, står vi til at miste alle pladser på broerne 5-9, samt halvdelen af pladserne på bro 4 (pladserne på den side af broen, der vender mod dæmningen/viadukten).

I alt berøres 424 pladser, dvs. knapt 58 % af havnens pladser, og ikke 30 % som angivet i rapporten.
Det fremgår desuden, at arealet er ca. 40.000 kvm.

På rapportens side 105 (figur 4.72) og side 418 (figur 14.14) er der udpeget et areal, hvor der kan anlægges nye pladser som erstatning for de tabte.



Det fremgår her, at det område der ligger mellem Ostmolen og dæmningen er beregnet til knapt 20.000 kvm – dvs. halvdelen af det havneareal, der tænkes oplyst. Det nævnes, at der her kan etableres nye ponton-broer og bådpladser. Det skal dog nævnes, at arealet er "ukurant" og derfor næppe kan anvendes fuldt ud. Derudover vil der i dette område, være en række støv- og støjgener fra lastbilerne, hvilket er erkendte gener i rapporten side 273 – uden afværgetiltag.

Sejlklubben Lynetten
Medlem af Dansk Sejlunion og Dansk Idrætsforbund

Det fremgår ligeledes, at der er ca. 10.000 kvm mellem den sydligste del af dæmningen og dækmole til havnen. Vi vurderer ikke, at der kan etableres egentlige broer bådpladser der – da alle faciliteter er på den nordlige side af havnen, men dette område vil kunne være "venteområde" for både, der afventer broåbning, og såfremt dækmolen fjernes (har p.t. ingen funktion) ville det give mulighed for en forlængelse af bro 1 med yderligere bådpladser.

Ved viaduktløsningen beskriver rapporten, hvordan bådpladserne i den inderste del af havnen genetableres, og kan benyttes af "mindre fartøjer". I dag er størstedelen af havnepladserne optaget af sejlbåde. Det antages på rapportens side 508, at passagen under viadukten har en frihøjde på 8 meter. Dette betyder, at den del af havnen ikke kan benyttes af stort set alle mastebærende både (med undtagen af fx. små joller som optimistjoller, der normalt opbevares på land. Dette gør den inderste del af havnen ubrugelig for 68 % af de både der pt. ligger på pladserne.
Skulle man – på trods – vælge fast overjordisk forbindelse må det være en viadukt med reetablering af de inderste pladser med sigte på motorbåde, joller og evt. Andre former for sejlsport.

Sikre faciliteter af samme omfang og standard (herunder bådværft og skibsproviantering)

En havn er ikke bare bådpladser, der er også brug for faciliteter nødvendige for sejlsporten. Det være sig klubhus (med toiletter og bad), fællesområder (med grill osv), vinteropbevaring for både, adgang til kran og mastekran, mulighed for at køre både til og fra havnen osv.

I rapporten beskrives det, hvordan anlægsarbejdet vil påvirke landarealer bl.a. foreslås værftet fjernet og den planlagte linjeføring placeres midt i havnens eneste slæbested, som skal genetableres for at både, der køres på trailer, kan tages op og sættes i vandet. Der er i rapporten ikke angivet, hvor slæbestedet tænkes genetableret.

Det fremgår dog, at 4.8.7 (side 105) at vinteropbevaring, klubhus, toiletter og cafe vil blive bevaret. Vi gør opmærksom på, at der p.t. er to klubhuse og beskrivelsen af hvilke faciliteter, der kan bevares fremstår lidt usikker.

Sikre at sejlklubben ikke splittes i to dele

Provestenen er nævnt som en mulighed for erstatning af nedlagte bådpladser. Der er ingen fysisk sammenhæng mellem de to havneområder, og det vil være stort set umuligt for Sejlklubbens personale at drifte de to geografiske enheder. Vi ønsker ikke, at havnen (og eller klubben) som resultat af M5 splittes i to.

Provestenen er i dag slet ikke færdig som havn, og en løsning med at flytte halvdelen af Sejlklubben Lynetten derned, vil ikke understøtte at der generelt er brug for flere bådpladser i København end der er i dag.

Vi bemærker i den sammenhæng også, at antallet af borgere i København er konstant stigende. Således er forventningerne (i flg. Danmarks Statistik), at befolkningsantallet i København alene vil stige med over 30.000 de næste 15 år – og hertil kommer en del fra Frederiksberg og omegnskommunerne, som har et ønske om at dyrke sejlsport og sejlads, og er medlemmer i Sejlklubben Lynetten, da det hidtil har været en attraktiv havn. Der er generelt lange ventelister til bådpladser langs hele østkysten af Sjælland.

Sikre at der er en realistisk plan for, hvordan dele af bådpladserne kan flyttes midlertidigt eller permanent, hvis de skal det.
Størstedelen af de afhjælpende handlinger, der nævnes i rapporten ift. de store uhensigtsmæssigheder, der er for sejlklubben og Margretheholm Havn, hvis der anlægges en viadukt eller en dæmning gennem havnen, er nævnt som "mulige" og "forventelige". Det er i vores perspektiv tale om store anlægsprojekter, som både kræver velvilligheden fra By & Havn samt finansiering. Af informationsmøderne er det fremgået, at der er en villighed til at afbøde markante gener, men at spørgsmålet om kompensation vil fremgå af en folketingsbeslutning.

Vi opfordrer derfor til, at hvis der besluttes en løsning, hvor mere end halvdelen af den nuværende Margretheholm Havn lukker, at det så kan vedtages, såfremt der er fremlagt en realistisk og finansieret plan for, hvordan havnens drift skal fortsætte. Vi minder i den forbindelse om, at en båd ikke er at sammenligne med en bil, som blot kan parkeres et andet sted i nærheden, og at der er lange ventelister til bådpladser i hele Københavnsområdet.

Det er selvsagt ikke rimeligt, at sejlklubben og klubbens medlemmer skal belastes økonomisk af M5.

m5_mkr_hoeringssvar_bestyrelsen_sejlklubben_lynetten.pdf

Sejlklubben Lynetten
Medlem af Dansk Sejlunion og Dansk Idrætsforbund

Det bør undersøges, om linjeføringen hen over havnen kan justeres, så belastningen af havnen ikke bliver så omfattende.
Skulle man på trods af vores indsigelser alligevel vælge højbane eller viadukt vil vi pege på, at den rykkes længere mod vest – i en bøjen omkring havnen. Eks. i "sporet" til en tunnel (figur 4.48):



Som forslaget fremtræde nu, vil det betyde at et både et værft, et klubhus og det slæbested, som har været tænkt ind i en overbæringsløsning for roere fra Københavns havn (de er generede af lukning af Lynetteløbet) også med et pennestrog nedlægges.

Havnens brugere bør sikres mod støj- og luftforurening
Det fremgår af informationsmaterialet, at der i etableringsfasen uundgåeligt vil være gener i form af støj, støv og trafik, men at man vil afbøde de værste virkninger. Sk Lynetten henstiller, at dette hensyn også tages til sejlere der enten opholder sig på båden eller kommer som gæstesejlere på besøg i havnen.
Vi henstiller, at der vælger løsninger der også i driftsfasen støjer mindst muligt.

Det bør sikres, at vandkvaliteten og vandmiljøet i og omkring havnen løbende kontrolleres

Afslutning
Som kuriosum kan vi ikke lade være med afslutningsvis at nævne, at spørgsmålet om CO_2 jo optager alle, og at det også virker som om dette argument bliver brugt lidt i flæng. Vi har fået en bro til lastbiltransport af jord til Lynetteholmen – selvom det på CO regnskabet måske var bedre med skibstrafik. København og Københavns havn tager stadig imod store krydstogtskibe selvom de virkelig er CO_2-belastende (sejlere).

En merudgift på 1,5 mia. kr. (som max) vil være givet godt ud på fremtiden, materielle gode, sundhed og trivsel, kulturliv, rekreative forhold, sociale sammenhænge og en by og havn i udvikling.

For SK Lynettens bestyrelse

Rahlf Nielsen, Formand

Bodil Vestergaard, Næstformand

Svar til: Høring 64791 af: Emilie

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
393

INDSENDT AF
Emilie

BY
København K

POSTNR.
1401

ADRESSE
Strandgade

HØRINGSSVAR

Det er mærkeligt, at man tilsyneladende endnu engang går uden om Holmen/Operaen ift metrostop. Udover mange beboere er der uddannelsesinstitutioner og ikke mindst Operaen, som hver dag huser i tusindvis af publikummer og medarbejdere. Der er mildt sagt elendig offentlig transport derud og dårlig infrastruktur i området. Enhver storby med respekt for sig selv har desuden et metrostop ved byens Opera.
Jeg kunne godt tænke mig at høre argumenterne for, hvorfor det ikke skulle kunne lade sig gøre?!

mvh Emilie

Svar til: Høring 64791 af: Kasper Aaquist Pihl Johansen

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
392

INDSENDT AF
Kasper Aaquist Pihl Johansen

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rialtovej 2

HØRINGSSVAR
Kære Københavns Kommune,

Jeg retter henvendelse til jer, da der er lagt op til, at metrolinje M5 skal føres under villakvarteret ved Sixtusvej, Rialtovej, Kongedybets Alle og Luganovej. Dette er et kvarter, der har mange år på bagen - og hvor mange af de originale huse er opført i perioden 1895 - 1930. Mange af husene har derfor gamle eller ingen fundament, plus det man kalder fuldmurede vægge.

Så når der er lagt op til at metroen kun skal ligge i ca. 8-12 meters dybde, kan vibrationer fra togene, tunnelboremaskine og ved drænning af grundvand, når boringerne bliver lave, virkelig komme til at skade vores huse. Fuldmurede vægge er bare ikke særlig flexible - og de vil komme til at slå revner eller sætte sig unødigt.

– Hvorfor er linjeføringen lavet sådan, når man kan føre den under byggelegepladsen og den gamle kirkegård, der nu er park?

Jeg kan ikke finde en vurdering af, hvor mange boliger/ejendomme, støjen og vibrationerne kommer til at påvirke. – Det bør kommunen da undersøge og offentliggøre, så man som borger i KK kan forstå hvorfor linjeføringen er som den er. Og ud fra de undersøgelser bør man da vælge den placering af metroen, der er til mindst gene for beboerne.

Derudover undrer det mig at man bruger metoder til at måle støjniveauet med, der er relativt gamle, og som beregner en middelværdi over et tidsrum der ikke svarer overens med den periode eventuelle støjgener vil blive påført/oplevet.

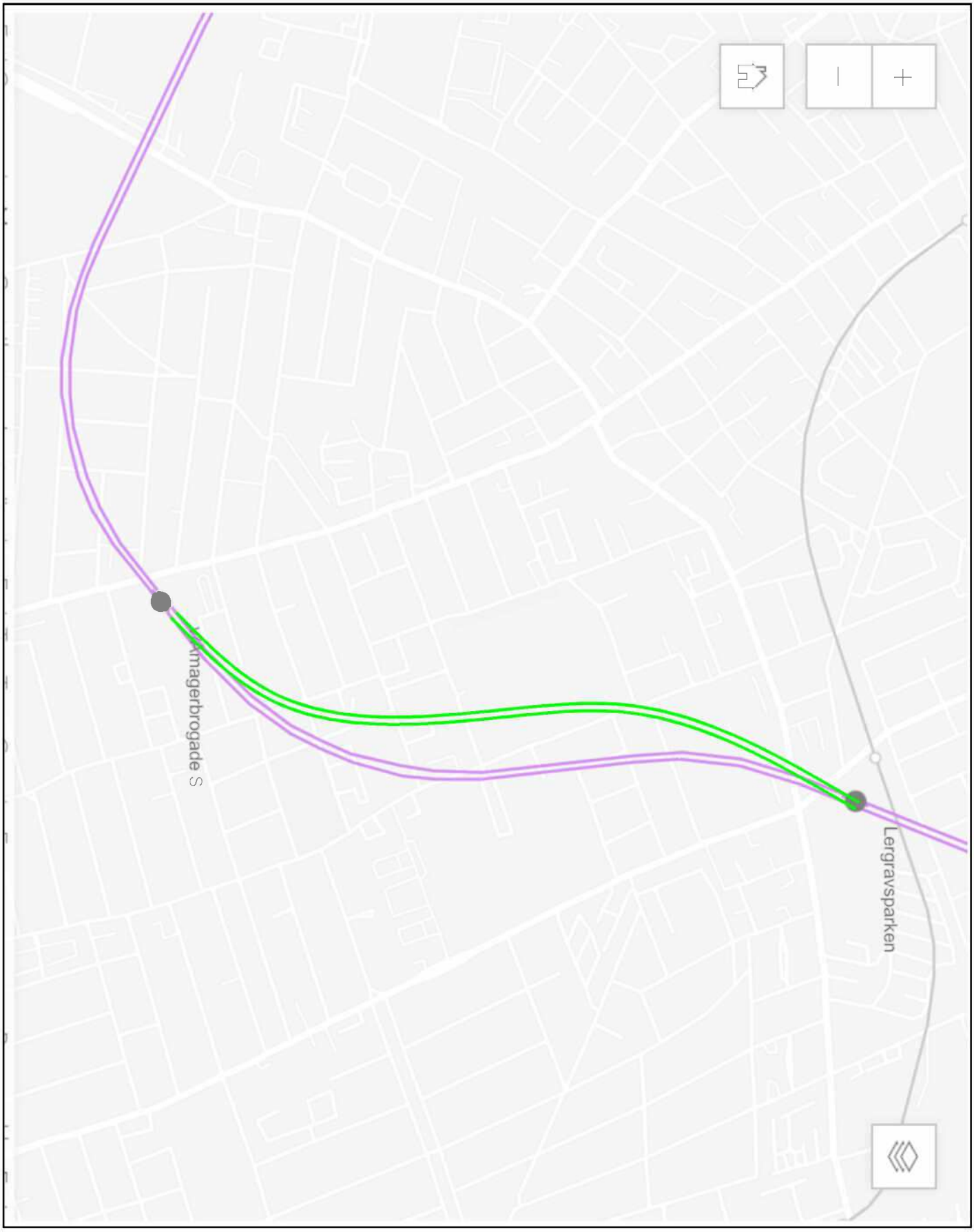
Et tog kører jo forbi på mindre end 2 sekunder og man måler i en periode på ca. 10 sekunder, hvor værdien må være 22 eller 25 dB i den periode, er det helt hen i vejret. Eksempel - 0 dB i 8 sek. og 110 dB i 2 sek.: 220/10 = 22 dB. Det er jo ikke rart og slet ikke når der kommer tog hvert tredje minut.

Jeg ønsker mig inderligt at I, Københavns Kommune, vil revurdere og rykke linjeføringen, så generne fra støj og vibrationer, berøre mindst mulige beboere i København.

Tak

MATERIALE:
metro-linje.pdf

metro-linje.pdf



Svar til: Høring 64791 af: Peter Kristiansen

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
391

INDSENDT AF
Peter Kristiansen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 62, 6tv.

HØRINGSSVAR
Som beboer på Margretheholmen ønsker jeg at M5 graves ned. Jeg ønsker at der tages hensyn til miljøet og de mange beboere på Margretheholmen.

Svar til: Høring 64791 af: kristian Langkilde

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
390

INDSENDT AF
kristian Langkilde

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ætnavej 6

HØRINGSSVAR

1. Forslag om ændring af linjeføring

Hvorfor er linjeføringen mellem v/Amagerbrogade S og Lergravsparken ikke ført under kirkegården, så den påvirker færrest mulige med støj og viberationer fra undergrunden?

Ud fra hvad vi kan se af kørekurverne på den øvrige linjeføring, bør det være muligt at føre linjen under den gamle kirkegård. Se vedlagte kort.

Som linjeføringen er nu, går den under villakvarteret omkring Rialtovej og Luganovej (GF Valhal). Her er bygningerne med gamle utidsvarende fundamenter, der ikke har isolering mod grunden. Der er derfor stor risiko for at strukturlyd og vibrationer optages og forplanter sig i boligerne. Flere af boligerne er bevaringsværdige muremestervillaer. Det er generelt boliger, som ligger i den mest følsomme kategori nævnt i miljøkonsekvensrapporten kap. 8.1.1. Tabel 8.1

Vi har tilsvarende erfaringer fra Olufsvej på Østerbro ifm. M3. Bygningerne på Olufsvej, er som i GF Valhal, mindre og gamle. På Olufsvej ligger metrolinjen højt, som vi har erfaret, at den også vil gøre på dette stræk af M5. Sagerne fra Olufsvej har ført til sagsanlæg mod metroselskabet, hvor flere af beboerne har fået medhold i retssagerne.

Vi håber, at I vil svare på vores forespørgsel om at ændre linjeføringen til gavn for flest mulige.

2. Verificering af grænseværdier for strukturlyd

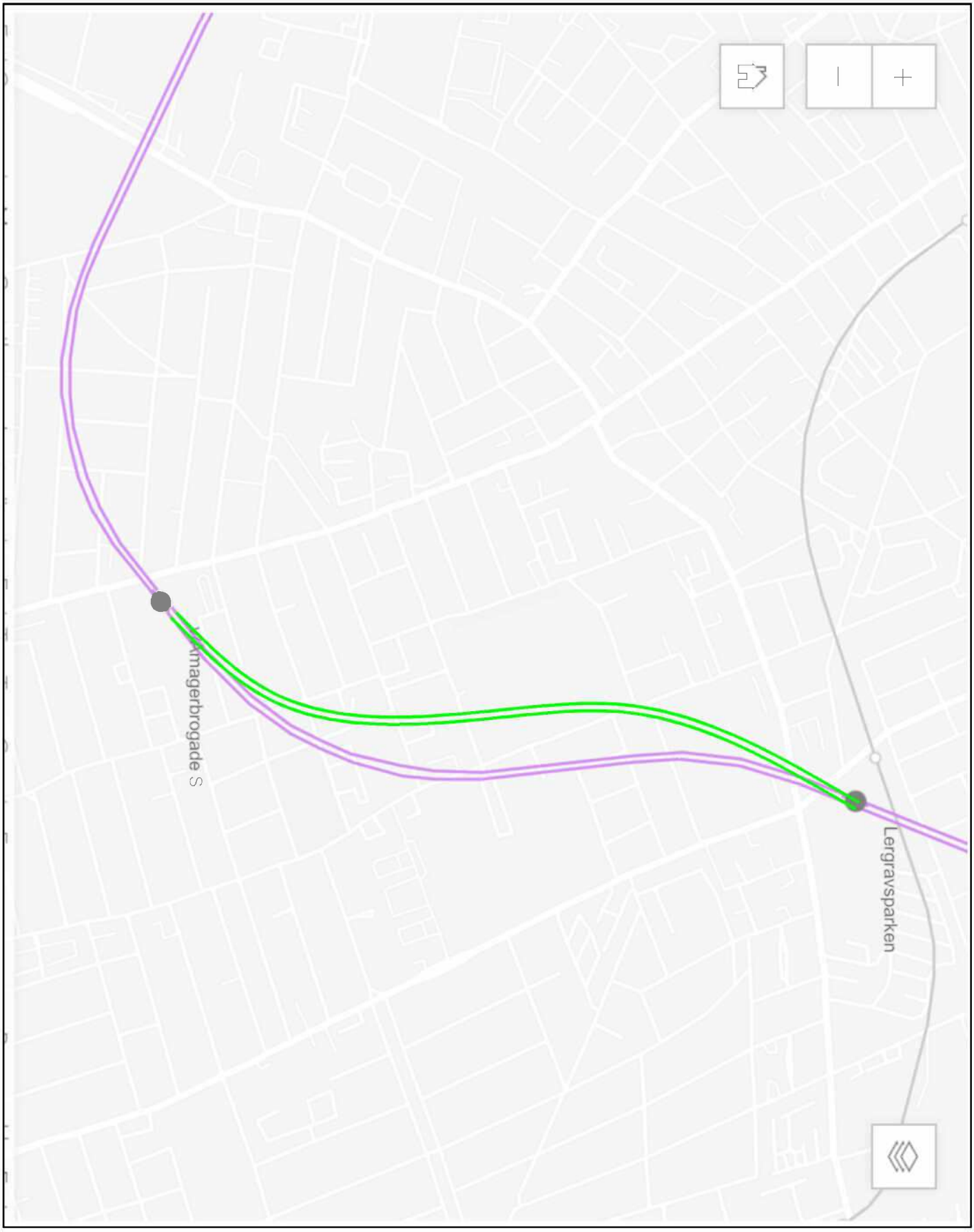
De grænseværdier, som Metroselskabet lægger til grund for deres vurderinger om strukturlyd fra driften er fra 1997. Der er i de senere år lavet mange studier af trafikstøjs sundhedskadelige påvirkninger. Undersøgelser der har vist, at støj er mere sundhedsfarligt end tidligere antaget.

Vi ønsker derfor, vurderet af en uvildig ekspert i strukturlyd, om grænseværdierne stadig er acceptable, og om det er rimeligt, at målingen måler et gennemsnits niveau over en periode, når metrostøj er en kortvarig høj lyd.

MATERIALE:

ny metrolinjefoering.pdf

ny_metrolinjefoering.pdf



Svar til: Høring 64791 af: Mathias Hansen

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
389

INDSENDT AF
Mathias Hansen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 1, 1. 11

HØRINGSSVAR

Som borger i Margretheholm er jo meget uforstående over for konsekvenserne ved "hovedplanen" for den kommende M5, hvorfor jeg bakker op om nedgravning af den kommende M5.

Svar til: Høring 64791 af: Nanna Schnipper

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
388

INDSENDT AF
Nanna Schnipper

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Weidekampsgade 13, 1. tv.

HØRINGSSVAR
Som bruger af Margretheholm Havn er jeg noget overrasket over de konklusioner rapporten har omkring de forskellige løsninger til at føre en kommende metrolinje fra Prags Boulevard og til Lynetteholmen.

Jeg er overrasket over, at miljøkonsekvensrapporten ikke rigtig forholder sig til kulturmiljø, som Margretheholm Havn i den grad er rigt på, og som det er svært at forestille sig ikke bliver voldsomt påvirket af projektet; først af en lang anlægsfase, dernæst af at havnen skæres midt over af en dæmning eller viadukt. Ovenikøbet lægger begge løsninger op til, at havnen midlertidigt eller permanent mister tæt på halvdelen af sine pladser uden nogen finansieret plan for, hvordan de skal genetableres, og uden en eneste tanke for, hvad det gør for havne- og sejlklubmiljøet. Dette kunne jeg godt ønske bliver vurderet og tilføjet som en væsentlig parameter inden der skal træffes endelig beslutning om M5’s linjeføring fra Prags Boulevard til Lynetteholmen. Dernæst kommer påvirkningen fra støv, støj osv. primært i anlægsfasen, men også når metroen er i drift, som jeg synes rapporten undervurderer i forhold til, at det foregår midt i et udendørs, rekreativt område.

Mest problematisk er dog, at den løsning, som, efter anlægsfasen, vil være langt mindst indgribende over for lokalmiljøet - tunnelløsningen - bliver nærmest stedmoderligt behandlet, og nævnes kun kort i rapporten. Dette må man antage skyldes en skelen til prisen, men jeg savner en rimelig vurdering af, hvordan denne løsning vil være langt mere skånsom over for Margretheholm Havn og det liv der leves der, så der på et oplyst grundlag kan træffes beslutning om, det ikke er pengene værd.

Svar til: Høring 64791 af: Kjeld Allan Thrane Larsen

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
387

INDSENDT AF
Kjeld Allan Thrane Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Rådet for bæredygtig trafik

BY
København K

POSTNR.
1455

ADRESSE
Studiestræde 24

HØRINGSSVAR

Opsummering

I udgangspunktet er metrolinje M5 ikke et forslag til at forbedre den kollektive trafik, men et infrastrukturprojekt til facilitering af byudvikling i Østhavnen: specifikt Lynetteholmprojektet (med en planlagt befolkning på 44.000 og 26.000 arbejdspladser) og Refshaleøen

RBT er af den opfattelse, at det københavnerne reelt skal tage stilling til er, om vi vil have en ny østlig bydel med de konsekvenser som kommunen må lide under i årtier i form af støj - og luftforurening, lastbiltransporter og klimapåvirkning og i driftsfasen efter færdiggørelsen af projekterne forøget pendlertrafik. Realisering af projekt Lynetteholm og ledsagende infrastrukturprojekter Østlig Ringvej og M5 vil forårsage, at væsentlige kommunale målsætninger både i den kommende klimaplan 2035 og i den kommende kommuneplan 2024 vil blive modarbejdet, herunder målsætningen om en årlig reduktion i biltrafikken på 2 %. Lynetteholmprojektet er tillige et byudviklingsprojekt, som alle forstadskommuner er inderligt imod, da det stjæler befolkning og arbejdspladser fra deres planlagte byudviklingsprojekter langs den kommende letbane i Ring 3.

Som alternativ til anlæg af M5 foreslår RBT, at S-banen udbygges med en ny S-togstunnel – Eksprestunnelen, meget gerne suppleret af en letbane over havneløbet til løsning af den nuværende metros kapacitetsproblem.

Jordopfyldningen i forbindelse med anlæg af lynetteholm kan betragtes som en del af den presserende stormflodsikring af København.

MATERIALE:
m5 hoeringssvar 18. september 2024.pdf

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
Studiestræde 24, 2., 1455 København K

København den 18. september 2024

Høringssvar til Metroselskabets Miljøkonsekvensrapport for M5

Opsummering

I udgangspunktet er metrolinje M5 ikke et forslag til at forbedre den kollektive trafik, men et infrastrukturprojekt til facilitering af byudvikling i Østhavnen: specifikt Lynetteholmprojektet (med en planlagt befolkning på 44.000 og 26.000 arbejdspladser) og Refshaleøen.

RBT er af den opfattelse, at det københavnerne reelt skal tage stilling til er, om vi vil have en ny østlig bydel med de konsekvenser som kommunens beboere må lide under i årtier i form af støj - og luftforurening, lastbiltransporter og klimapåvirkning. Og i driftsfasen efter færdiggørelsen af projekterne forøget pendler- og anden trafik, som de mange boliger og arbejdspladser langt væk fra eksisterende infrastruktur medfører. Byfortætning omkring eksisterende S-togsstationer vil kunne rumme langt flere boliger og arbejdspladser sammenlignet med den planlagte udvikling i Østhavnen.

Realisering af projekt Lynetteholm og infrastrukturprojekter Østlig Ringvej og M5 hænger nøje sammen og vil forårsage, at væsentlige kommunale målsætninger både i den kommende klimaplan 2035 og i den kommende kommuneplan 2024 vil blive modarbejdet, herunder målsætningen om en årlig reduktion i biltrafikken på 2 %.

Lynetteholmprojektet er tillige et byudviklingsprojekt, som alle forstadskommuner er inderligt imod, da det stjæler befolkning og

arbejdspladser fra deres planlagte byudviklingsprojekter langs den kommende letbane i Ring 3 og langs eksisterende S-baner.

For at styrke den kollektive trafik i Hovedstadsområdet og København foreslår RBT i stedet for anlæg af M5, at S-banen udbygges med en ny S-togstunnel – Eksprestunnelen, meget gerne suppleret af en letbane over havneløbet til løsning af den nuværende metros kapacitetsproblem.

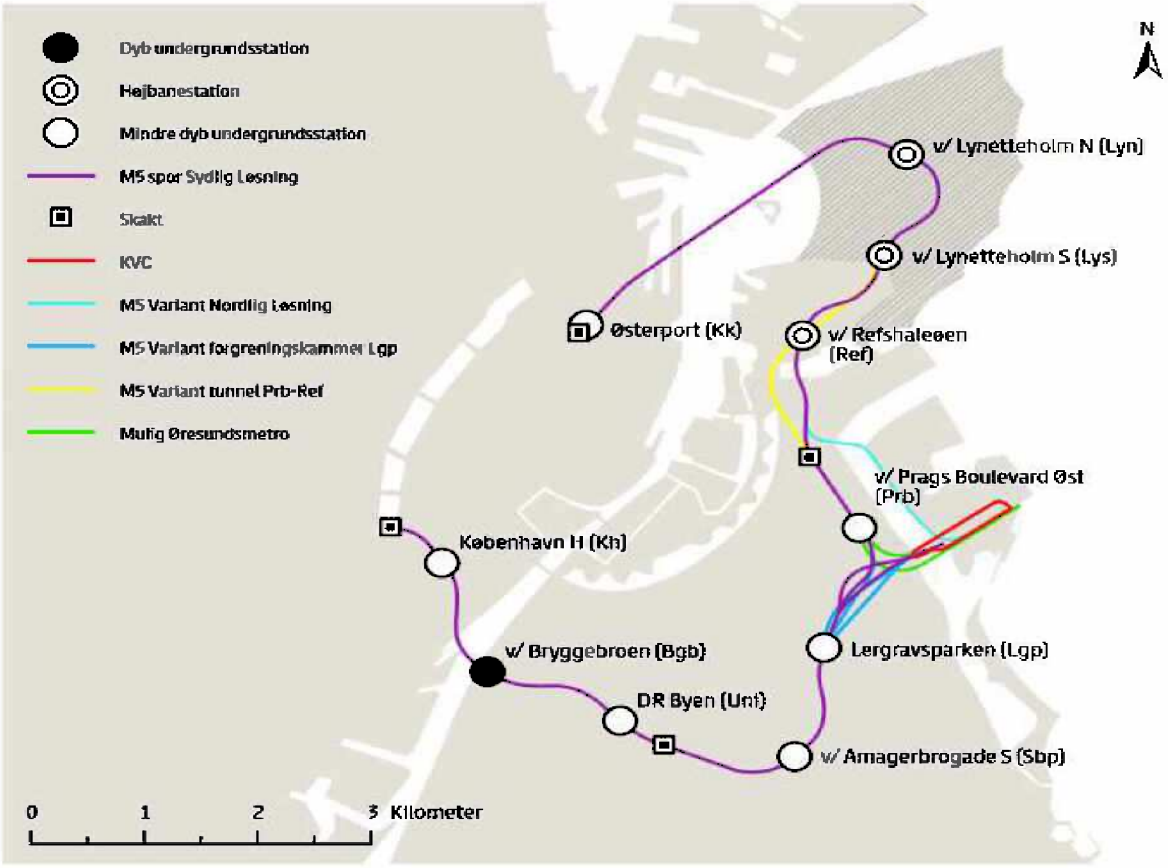
Jordopfyldningen i forbindelse med anlæg af lynetteholm skal alene betragtes som en del af den presserende stormflodsikring af København. Jord, der graves væk ved byggerier i Hovedstadsområdet, skal ikke ses som en indtægtskilde og motivation for opfyldningen ude i Øresund. Jorden skal ses som en ressource, der kan bruges mange andre steder.

I de følgende afsnit vil RBT fremdrage en række negative konsekvenser i forbindelse med anlægs- og driftsfase af M5.

Konsekvenserne er alle fremlagt i Miljøkonsekvensrapporten, udarbejdet af COWI-ARUP JV og Rambøll for Metroselskabet, en moppedreng på 611 sider. Man undres såre over, at et projekt med så store negative konsekvenser for byens beboere over så mange år overhovedet har mulighed for at se dagens lys.

Metrolinje M5 – to løsninger

I miljøkonsekvensrapporten undersøges en Sydlig Løsning med anlæg af syv stationer i en første fase og tre stationer i en anden fase samt en Nordlig Løsning med tre stationer.



Figur 2.1
Oversigt over linjeføring, stationer og skakte for de forskellige løsninger og varianter af M5.

Den nordlige løsning svarer i virkeligheden til den løsning, som indgik i Infrastrukturaftalen frem mod 2035, forhandlet på plads i 2021:

VVM-undersøgelse og anlæg af metro til Lynetteholm og Nordøstamager

Der udvikles en helt ny bydel på Nordøstamager – Lynetteholm og Refshaleøen. Lynetteholm skal være med til at give flere boliger og et mere blandet udbud af boliger, som kan holde boligprisstigningerne og boligudgifterne nede. Udviklingen på Nordøstamager forudsætter imidlertid, at der er både gode forbindelser med kollektiv transport og med vej til området.

Projektet omfatter en VVM-undersøgelse og anlæg af en metroforbindelse fra Østerport over Refshaleøen og til Lynetteholm.

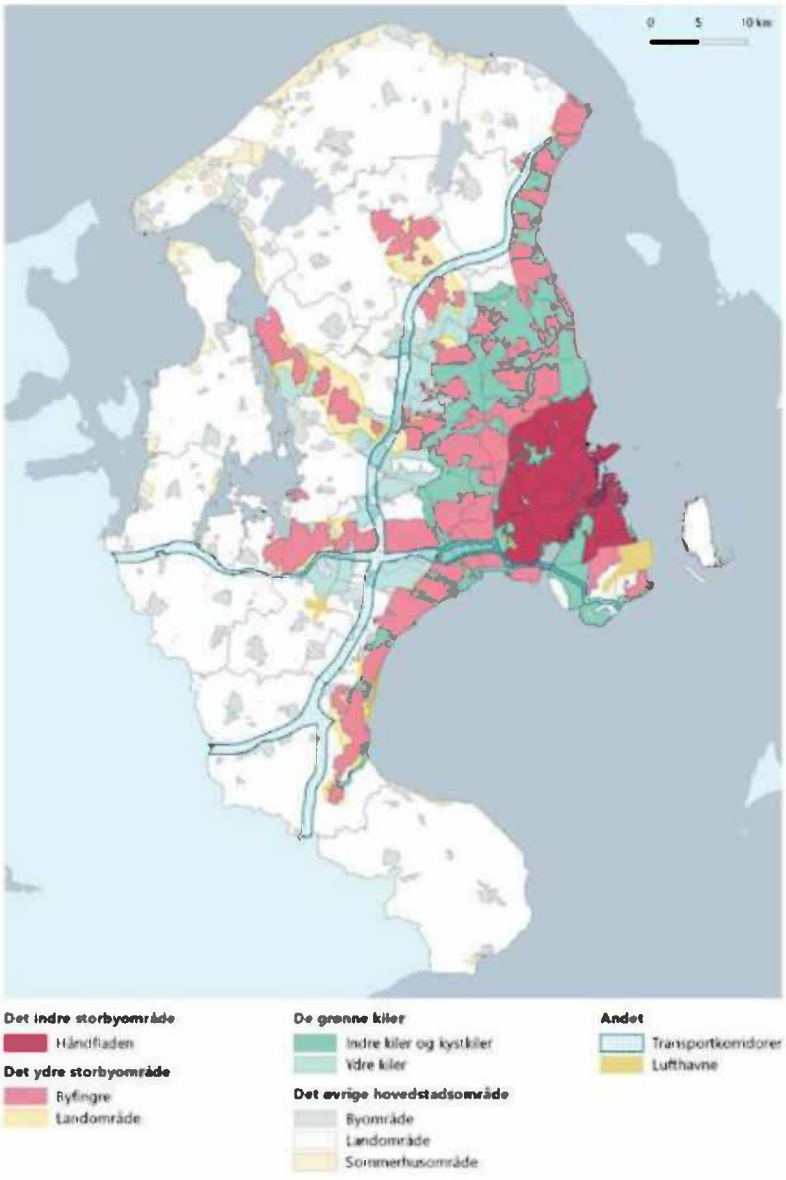


Miljøkonsekvensrapporten skal danne grundlag for fremsættelsen af et anlægsforslag for M5.

Vedtagelsen af en anlægslov for M5 i Folketinget forudsætter en offentlig høring i form af en miljøkonsekvensvurdering tillige med en § 25 tilladelse ifølge miljøvurderingsloven. Når høringsresultatet er besluttet kan anlægsloven vedtages og en § 25 tilladelse meddeles af Transportministeren og Borgerrepræsentationen.

Transportministeriet har meddelt, at Fingerplanen og eksisterende fredninger kan sættes ud af kraft i form af en § 25 tilladelse.

Fingerplan 2019



OBS: figuren rummer også den nu opgivne transportkorridor B5 udenom Storkøbenhavn.

Af Fingerplan 2019 fremgår det:

Refshaleøen er udpeget område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og andre typer arealanvendelse må ikke planlægges.

Østre Anlæg og Kastellet ligger i grøn bykile og er omfattet af fredninger.

Det er disse bestemmelser i Fingerplan 2019, som Transport-ministeren og Borgerrepræsentationen kan se bort fra, når en anlægslov er blevet vedtaget.

Byudvikling frem mod 2070 med eller uden Lynetteholm og M5

I Miljøkonsekvensanalysen undersøges forskellen i byudvikling - befolkning og arbejdspladser – ved en færdiggørelse år 2070 ved henholdsvis et referencescenarie (fravalg af Lynetteholm og Østlig Ringvej) og projektscenarier (Sydlig og Nordlig løsning) med en befolkning på Lynetteholm med 44.000 og 26.000 arbejdspladser.

Ved referencescenariet fordeles udvikling af befolkning og arbejdspladser mere lige mellem Københavns kommune og øvrige kommuner i Hovedstadsområdet:

Tabel 6.7
Forudsatte antal beboere og arbejdspladser i prognoseåret 2070.

	Befolkning		Arbejdspladser	
	Referencescenarie	Projektscenarier (Sydlig og Nordlig Løsning)	Referencescenarie	Projektscenarier (Sydlig og Nordlig Løsning)
Nordhavn	35.000	35.000	31.000	31.000
Kløverparken	3.000	11.000	3.000	6.000
Refshaleøen	5.000	19.000	3.000	9.000
Lynetteholm	0	44.000	0	26.000
Øvrige København	721.000	688.000	448.000	431.000
Hele København	764.000	798.000	486.000	504.000
Hele hovedstads-området	2.347.000	2.347.000	1.218.000	1.218.000

Følgende trafikale konsekvenser af en realisering af M5 i anlægsfasen fremgår af Miljøkonsekvensrapporten:

En stor trafikal påvirkning i form af tung lastbiltrafik: Ca. 35.000 lastbilture pr. år fordelt over otte år. Ved byggepladser en lastbil hver 3. til 4. minut

Nedlæggelse af parkeringspladser for biler og cykler ved en række arbejdspladser i anlægsperioden:

Det går specielt ud over parkeringspladser ved Hovedbanegården (30-40 bilparkeringspladser og 1.010 cykelparkeringspladser) og Østerport (50 bilparkeringspladser og 450 cykelparkeringspladser).

Derudover lukkes vejstrækninger ved Hovedbanegården og Østerport Station, og en række træer må lade livet.

Støjpåvirkninger i anlægsfasen vurderes at være store:

Eksempelvis vil der ved byggepladsen Københavns Hovedbanegård opleves en støjpåvirkning ved husfacader på op mod 91 dB. Kompensationsordninger for de ramte beboere vil komme i spil.

Anlæg af skakt i Østre Anlæg:

For at kunne etablere en skakt i Østre Anlæg vil der være behov for en opfyldning af den nordøstlige del af voldanlæggets sø. Vedtagelsen af en anlægslov bemyndiger transportministeren til at fjerne fredningen, som beskyttes via Fingerplan 2019.

Klimapåvirkning i driftsfasen vil være stor:

Nordlig løsning: 153.000 tons CO2e, sydlig løsning: op til 394.000 tons CO2e, dvs. en årlig drivhusgasudledning mellem ca. 19.000 til 49.000 tons CO2e i anlægsfasen over otte år.

Tabel 12.3
Projektvarianternes samlede klimapåvirkning i anlægsfasen.

Klimapåvirkning resultater alle M5 varianter (tons CO_2e)

M5	LCA Faser			Anlægsfase
Varianter	A1-A3	A4	A5	A-faser
	Produktion	Transport	Forbrug	
Sydlig Løsning	307.000	26.000	33.000	366.000
Nordlig Løsning*	131.000	11.000	11.000	153.000
Sydlig Løsning m. forberedelse for Øresundmetro	331.000	27.000	36.000	394.000
Sydlig Løsning m. Tunnel Prb-Ref	320.000	28.000	36.000	384.000
Sydlig Løsning m. Afgreningskammer Lgp	308.000	26.000	33.000	367.000

*Nordlig Løsning består kun af sektionen fra Østerport over Lynetteholm til Refshaleøen.

Som referenceramme: CO2-udslip i Københavns kommune i 2022

Samlet CO2e-udslip i 2022 på 811.143 tons, hvoraf vejtrafik som største sektor på 302.938 tons svarende til 37,4 % af det samlede udslip; læg hertil 69.249 tons CO2 fra såkaldt non-road industri.

Inden for vejtrafikken i 2022 var fordelingen som følger på transportmidler: personbiler med et udslip på 212.297 tons udgjorde 70,1 % og lastbiltrafik med et udslip på 25.113 tons udgjorde 8,3 % ud af totalen fra vejtrafik på 302.938 tons.

Tabel 6-1 Trafikarbejde og CO_2-emission fra vejtrafik i Københavns Kommune, 2022

Køretøjs-kategori	Emissions-faktor 2022. Beregnet ud fra DST g CO_2/km	Trafikarbejde pr. hverdagsdøgn i mio. km i 2022	Antal hverdagsdøgn/år i 2022	Trafikarbejde i 2022, mio. km/år	CO_2-emission, 2022 tons/år
Personbiler	174,5	3,70	329	1.217	212.297
Varebiler	247,3	0,72	285	205	50.755
Lastbiler	969,6	0,10	259	25,9	25.113
Busser i rute	461,3	0,06	310	17,2	7.947
Busser (andre)	917,6	0,02	310	6,2	5.689
Motorcykler	97,0*	0,03	365	10,5	1.015
I alt		4,62		1.482	302.938

* baseret på de fremskrivninger, som er foretaget i forbindelse med kommunens CO_2-fremskrivning for 2011 (foretaget i foråret 2012).

Den samlede emission fra den vejgående trafik i Københavns Kommune var i 2022 på **302.938 tons CO_2/år**. Det er faldet i forhold til 2021, hvor der har været nogle små forskydninger i køretøjs-kategorierne, herunder er der udledt knap 7 tons CO_2 mindre for personbiler, et fald på 3 tons for varebiler og ca. 2 tons mindre udledning for busser i rute, hvor det er steget 2,5 tons for andre busser.

Kilde TMF: CO2-regnskab for Københavns kommune 2022

Sammenlignet med udslippet fra lastbiler på godt 25.000 tons i 2022 vil en et maksimalt udslip fra lastbiler via gennemførelsen af sydlig løsning på 49.000 tons være et voldsomt spring i den københavnske klimabelastning fra trafikken.

Ændringer i biltrafikarbejdet efter anlæg af Lynetteholm med tilhørende infrastrukturanlæg i form af Østlig Ringvej og M5, sammenlignet med en situation uden anlæg af Lynetteholm og infrastrukturprojekter.

Ændringer i biltrafikarbejdet vil blive ubetydelige i Indre By og brokvarterer (-1-2 %), bortset fra Østerbro (+ 3-4 %), og beskeden til meget stor stigning i de ydre bydele. Fremskrivningen peger på en stigning i trafikken på enkelte trafikårer gennem de indre bydele mod bl.a. Østlig Ringvej. For hele Københavns kommune vil stigningen i trafikarbejdet som resultat af gennemførelse af projekterne være på 10-11 %.

Tabel 6.13
Ændring i trafikarbejdet i københavnske bydele. * Stigning i Østhavnen forårsages af tilflytning til Østhavnen og udbygning af Østlig Ringvej i projektscenarierne.

Københavns Kommune		2070	
Trafikarbejde 1.000 bilkm. (hele 1.000)	Referencescenariet	Sydlig Løsning	Nordlig Løsning
Indre By	523	-2%	-2%
Østerbro	448	3%	4%
Nørrebro	231	-2%	-2%
Vesterbro/Kgs Enghave	462	-1%	0%
Valby	464	-1%	-1%
Vanløse	381	-2%	-2%
Brønshøj-Husum	344	1%	1%
Bispebjerg	419	9%	9%
Østamager	267	134%	135%
Vestamager	1.660	-4%	-3%
Østhavnen	99	162%	164%
Nordhavn	106	75%	76%
I alt	5.403	10%	11%

Denne beregnede stigning i trafikarbejdet går stik imod målsætninger i den kommende Kommuneplan 2024, primært målsætningen om en årlig reduktion af biltrafikken på 2 %.

Alternativer til M5:

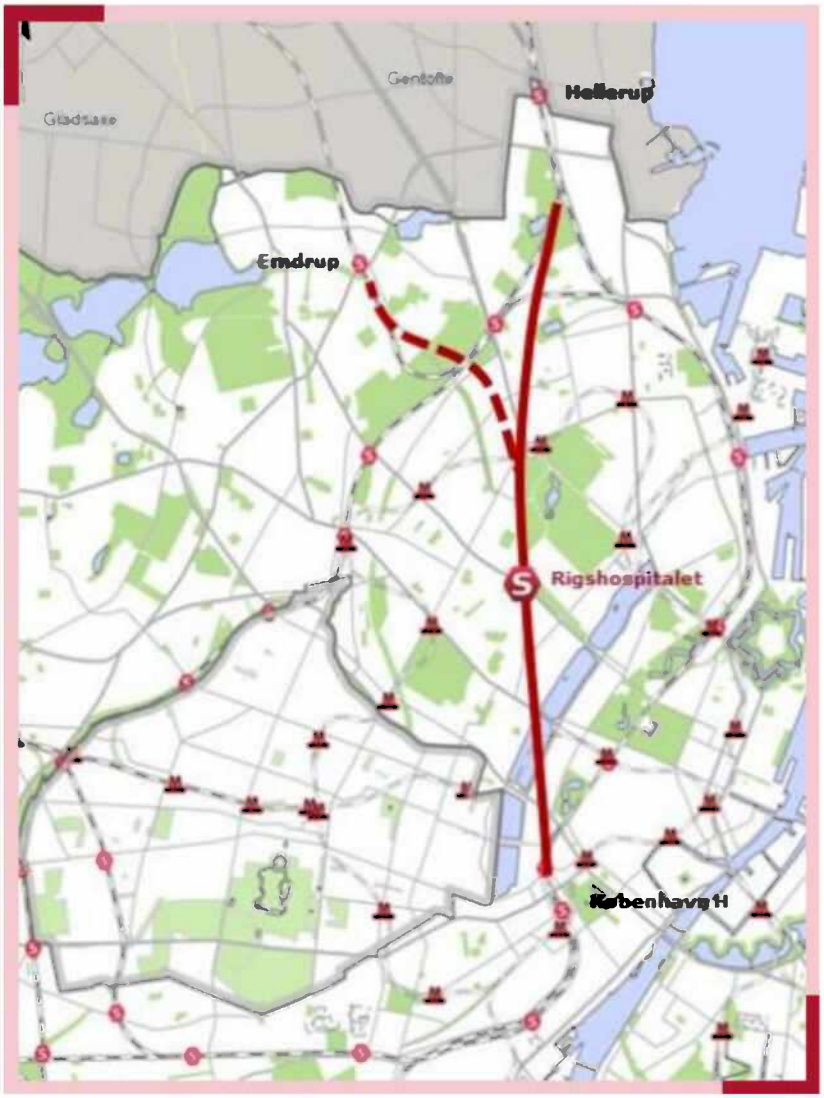
Forstadskommunerne vil som sagt blive lykkelige for en mere balanceret vækst i befolkning og arbejdspladser inden for Hovedstadsregionen.

En reduceret opfyldning af jord i forbindelse med anlæg af Lynetteholm skal udelukkende betragtes som en del af Københavns stormflodssikringsprojekt.

S-banens udbygning med ny S-togstunnel - Eksprestunnelen.

Eksprestunnellen er et forslag til en ny tunnelløsning fra Hellerup og evt. Emdrup i nord til København H i syd.

Eksprestunnellen giver markant kortere rejsetider, høj frekvens og flere direkte forbindelser, samt redundans på S-banen.
Eksprestunnellen giver potentielt næsten dobbelt så meget kapacitet på S-banen.



Tunnelen vil give en ny station ved Rigshospitalet, som herved får direkte togforbindelse fra store dele af Hovedstadsområdet og bliver en af Danmarks 10 største jernbanestationer. Der kan også tænkes stationer ved Vibenshus Runddel og ved Forum med skiftemulighed til metroen.

Der er brug for en udbygning af S-banetrafikken i Storkøbenhavn med mange flere afgange, så der er plads til de mange rejsende, der skal overflyttes fra bil til kollektiv trafik.

Allerede i dag er S-banen hele Storkøbenhavns "Grønne Puls". Men selv med den planlagte automatisering af driften med flere afgange, er der brug for mere kapacitet gennem selve København.

En eksprestunnel for S-tog binder hele Hovedstadsområdet sammen. Forslag om bygning af en eksprestunnel er endnu engang lagt på tegnebrættet. De igangsatte undersøgelser vil også redegøre for klimabelastningen under opførelse af sådan en tunnel.

På en konference om Hovedstadens infrastruktur og transport den 16. september 2024 gav DTU professor i transportmodellering Otto Anker Nielsen sin varme anbefaling til konstruktion af en Eksprestunnel med nedenstående argumenter:





Det er vigtigt at få udarbejdet et grundigt overslag over, hvor lang tid det vil tage at anlægge en Eksprestunnel, hvad den vil koste i anlægsudgifter, og hvor stor et CO2-udslip den vil belaste klimaet med i anlægsperioden. Klimabelastningen i anlægsfasen skal vejes op mod det kæmpeløft i den kollektive trafikudvikling med ringe klimabelastning, som er forbundet med Eksprestunnelen i den efterfølgende driftsfase.

Professor Otto Anker Nielsen peger tillige i ny forskning på et stort og hidtil undervurderet potentiale for at bygge boliger og arbejdspladser langs S-togsnettet i Hovedstadsregionen, som flere gange overgår det planlagte areal i Lynetteholmprojektet.
https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=e38974c67f&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1810443756754117097&th=191ffd012f2721e9&view=att&disp=safe&realattid=f_m16dckna0

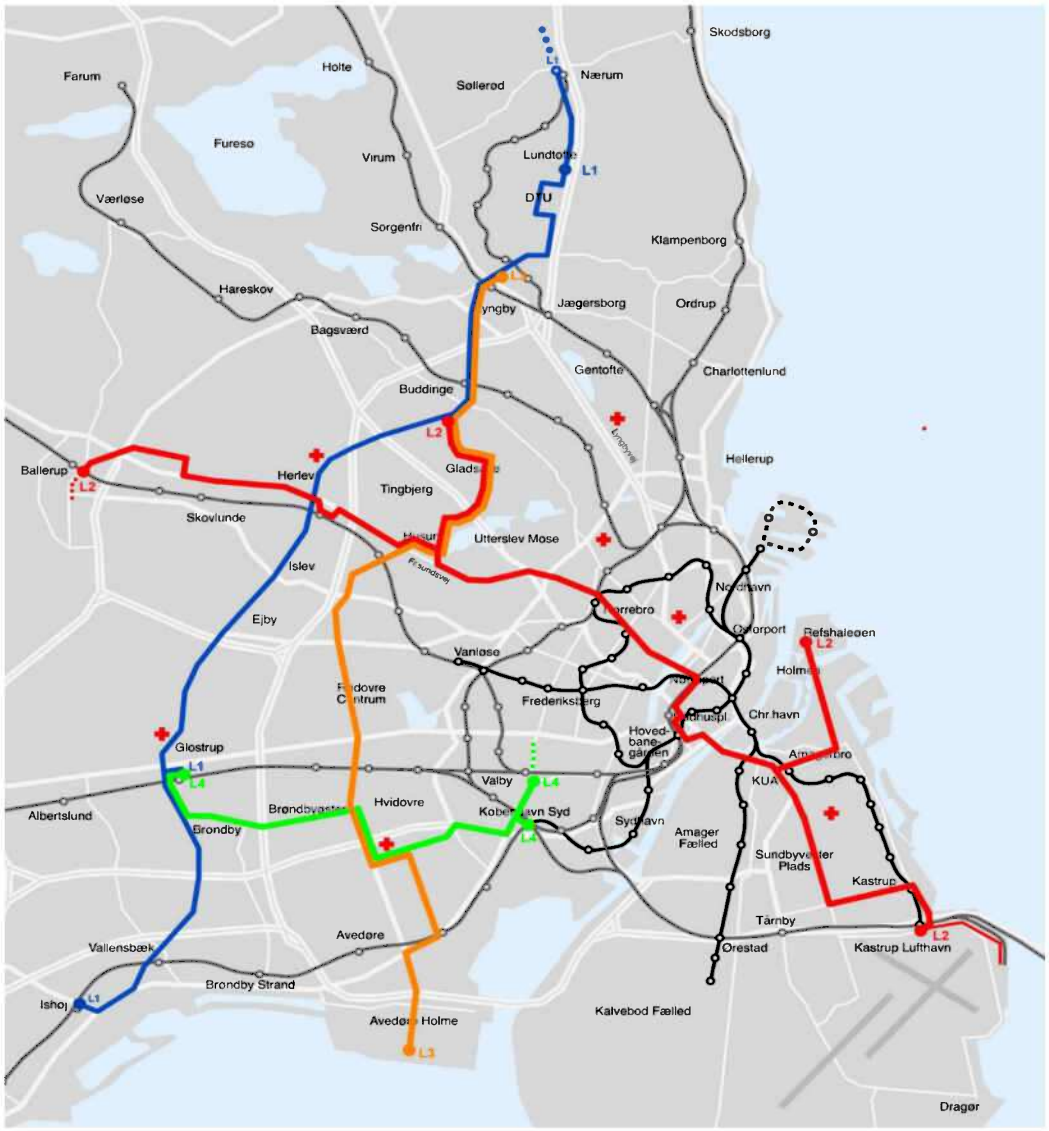
Metroens kapacitetsproblem under inderhavnen kan løses på anden vis end via bygning af ny metrolinje, f.eks. via en letbane

Foreningen Letbaner.dk har foreslået en linje L2, Frederikssundsvejs-letbanen med forløb og fordele som følger.

L2: Frederikssundsvejs-letbane, der kan supplere den snart færdige Ring 3 linje på 29 km.

- Ballerup – Herlev – Nørreport – Hovedbanegården – Amagerbro – Lufthavnen (rød linje på kortet nedenfor)
- Aflaster metro over havnesnittet.
- Aflaster vejtrafik på bl.a. H. C. Andersens Boulevard.
- Forbedrer komfort og kapacitet for 5C og udnytter det tracé, som 5C i dag benytter
- Betjener flere tætte boligområder, bl.a. Tingbjerg via Ruten.

- Betjener store erhvervsområder fra Lautrupparken til Kastrup.
- Forbinder 6 togstationer, 6 metrostationer og Lufthavnen.
- Forgrener sig også til Refshaleøen.



Letbaner.DK

Kjeld A. Larsen

Næstformand Rådet for Bæredygtig Trafik

Svar til: Høring 64791 af: Anders Kåühle

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
386

INDSENDT AF
Anders Kåühle

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Dønnerupvej 1B

HØRINGSSVAR
Bevar foreningsliv og lystbådehavn - læg M5 i tunnel på Margretheholm!

Som nyere medlem af Sejlklubben Lynetten og ejer af en lille sejlbåd i Margreteholms Havn er jeg meget bekymret for, at det fantastiske miljø dér ødelægges af en kommende metrolinje. Jeg er virkelig indigneret over, at Metroselskabet i miljøkonsekvensrapporten fremhæver en ødelæggende højbaneløsning ("viadukt"), og nedtoner den mere lokal-miljø venlige borede tunnel løsning. Det er klar manipulation af beslutningstagerne!

Ved omtalte viaduktløsning vil man (Metroselskabet) fylde 2/3 af havnen op og flytte broderparten af de, som mister deres pladser til en anden havn. Derved fratages foreningen Sejlkubben Lynetten 30% af sine medlemmer med eller mod deres vilje. Det vil inkludere mig. Som Ludobrikker vil vi blive behandlet, i overbevisning om, at en lystbådehavn bare er en parkeringsplads for både.

Man vil også nedlægge det bådeværftet og vores værksteder samt indrage slæbestedet, som benyttes af folk med både på trailere.

Metroselskabet vil etablere pontonbroer til de både, som ikke flyttes til anden havn. I referatet fra Borgerrepræsentationsmødet 20. juni 2024 er viljen hertil oven i købet reduceret til "i videst muligt omfang"... Og en faktuel fejl: På side 14 i miljøkonsekvensrapporten nævnes, at man vil flytte "eksisterende pontonbroer".. Der er faktisk ikke nogle "eksisterende" pontonbroer. Alle broer er faste! Og under anlæg af disse pontonbroer vil man omdanne landplads- og parkeringsareal og klubhus til byggeplads! Stærkt utilfredsstillende og nedladende!

Enhver må kunne se det umulige og urimelige i projektet, se vedlagte oversigt: Der skal som nu være landpladser til om vinteren, opbevaringsskure, og vandplads til vores unge optimistjollesejlere. De har allerede fået havnebassinet mere end halveret pga jordtransportbroen til Lynetteholmen. Og der vil være støj og støv omkring ørerne på os såvel under som efter M5 anlægsfasen, som iflg. Side 117 i rapporten varer op til 10 år - dvs. 12% af et liv!

Havneområdet på MagretheHolm er et maritimt, rekreativt, socialt og sportsligt miljø på tværs af generationer! En stille og beskyttet havn - flittigt brugt af gæstesejlere som besøger København. Vi har alle engagement og økonomi bundet til havnen, da den er finansieret, bygget og vedligeholdt af medlemmerne af Sejlkubben Lynetten. Hvordan vil Københavns Kommune, Metroselskabet, By & Havn og Trafikstyrelsen "afværgeforanstalte" den tid og de penge vi hver især har investeret og kompensere for det ødelagte foreningsliv? Hvad forestiller Metroselskabet sig at der skal ske med værftet, bådudstyrsforretningen og restauranten som mange uden for havnen også har glæde af?

Jeg mener bestemt at undergrundsbaner er en godt for en storby. Men det er også der, de skal være - under grunden.

Kære medlem af Borgerrepræsentationen. Hvis du påtænker at godkende miljøkonsekvensrapporten og §25 tilladelsen, så stil i det mindste som betingelse, at metroen udføres som boret tunnel alle steder hvor det er teknisk muligt, og i særdeleshed på strækningen Prags Boulevard - Refshaleøen, så Margretheholms Havn og Sejlklubben Lynetten kan bevares!

Venlig hilsen,

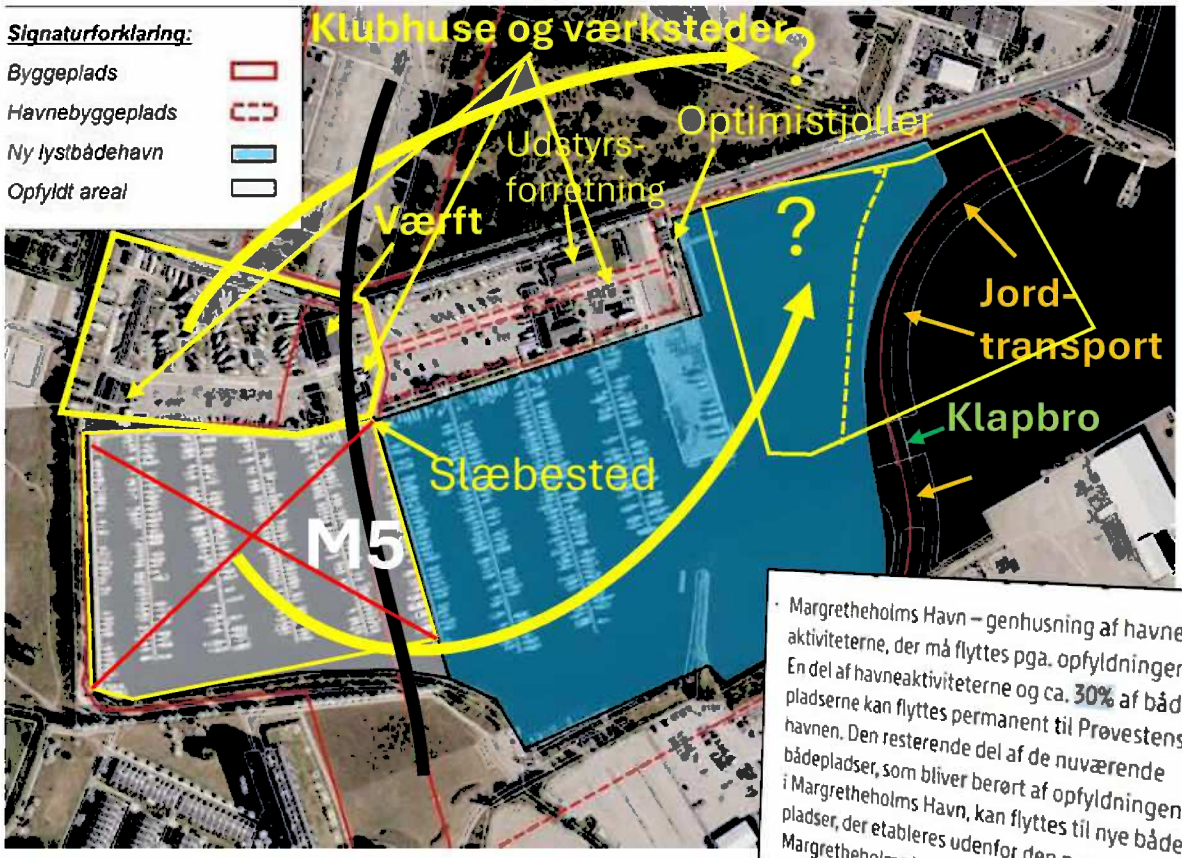
Anders Kühle, Vanløse

MATERIALE:
hoering m5.pdf

Ved "viadukt løsning":

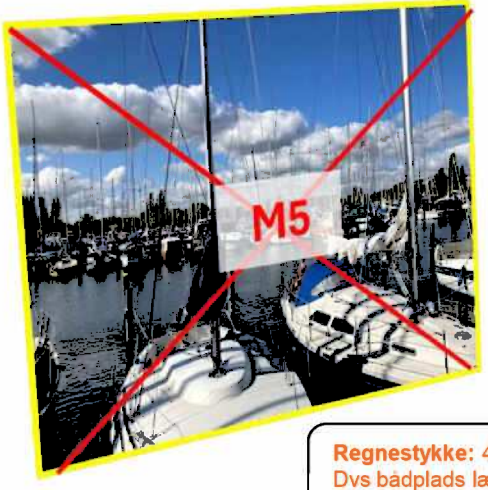
Af miljøkonsekvensrapporten, fx s276, fremgår det, at Metroselskabet vil flytte ca 30% af bådene og en del af havne aktiviteterne permanent til Prøvestenen – en ufærdig og sårbart beliggende havn. Vi betragtes som Ludobrikker! Hvad betyder det i praksis, og hvilke "aktiviteter" flyttes? Enkelte bådejere vil muligvis gerne flytte for at slippe for Lynetteholms-klapbroen, men langt fra 30%. Hvilken kompensation vil der gives for en så Salomonisk løsning? Og hvordan har man tænkt sig at både på trailere skal komme ud at sejle, når man nedlægger slæbestedet?

Og til de resterende "hjemløse" både, som kun kan være småbåde se nederst, vil MS etablere to "ponton broer" som nødvendigvis må ligge klos op af Lynetteholms jordtransport vejen.



Figur 4.72
Foreløbig illustration af opfyldningen af Margretheholms Havn. De

- Margretheholms Havn – genhusning af havne-aktiviteterne, der må flyttes pga. opfyldningen. En del af havneaktiviteterne og ca. 30% af både-pladserne kan flyttes permanent til Prøvestens-havnen. Den resterende del af de nuværende bådepladser, som bliver berørt af opfyldningen i Margretheholms Havn, kan flyttes til nye både-pladser, der etableres udenfor den nuværende Margretheholms Havn, men indenfor jordtrans-portvejen til Lynetteholm, som illustreret på Figur 4-72. Etablering af nye bådepladser vil ske i et samarbejde med By & Havn.



Metoden for anlæg af opfyldningen og det anvendte materiel vil være det samme, uanset om opfyldningen skal fjernes igen eller gøres permanent. Der vil således ikke være forskel på de miljømæssige virkninger for den permanente og den midlertidige del indtil denne evt. fjernes igen.

Hvilke?

Mellem de pontonbroer der udlægges, vil der være en ca. 30 m bred sejlrende. De nye pontonbroer vil være ca. 1,8 m brede og udlægges med en afstand på ca. 40-45 m.

Regnestykke: 45-30 = 15. 40-30 = 10.
Dvs bådplads længde15/2 = 7.5.
Dvs max bådslængde ca. 6.5m ~21 fod, altså småbåde!

Svar til: Høring 64791 af: Carsten Krabbe

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
385

INDSENDT AF
Carsten Krabbe

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
J. C. Christensens Gade 1

HØRINGSSVAR

V. Bryggebroen metrostation er fejlplaceret og/eller overflødig

Københavns Kommune har sendt miljøkonsekvensrapport for M5 i høring. Materialet i miljøkonsekvensrapporten er omfattende og svært tilgængeligt. Ved det ene fysiske borgermøde, der blev afholdt i Islands Brygge Kulturhus, var salen stuvende fuld, og det var nærmest umuligt at komme i dialog eller stille opklarende spørgsmål.

Høringsperioden bør derfor forlænges, og inden der træffes beslutning, bør der afholdes yderligere borgermøder, så berørte borgere har mulighed for at stille spørgsmål og få svar, der kan hjælpe borgerne til at afgive kompetente høringssvar.

Ved borgermødet i Kulturhuset blev der argumenteret for, at "havnesnittet i fremtiden vil blive kapacitetsudfordret". De reelle udfordringer bag formuleringerne er dog vanskelige at gennemskue. Jeg vil derfor gerne have oplyst:

- hvor stor sikkerhed er der om disse tekniske fremtidsberegninger? Kan det fx afvises, at ændrede vaner eller nye transportformer mindsker trængslen eller behovet for kollektiv transport (som fx mere hjemmearbejde eller flere, der cykler)
- Fra hvilket år forventes der jf. de tekniske beregninger kapacitetsudfordringer på havnesnittet?, i hvilke tidsrum på ugedagene forventes der kapacitetsudfordringer? og hvor lang ventetid vil der gennemsnitlig være tale om for passagerne (er det i gennemsnit i løbet af dagen 1, 2 eller 5 minutter?)

Jeg er tilhænger af metro, og metro bør bygges, der hvor der er et behov, et passagergrundlag og hvor det er fysisk muligt uden at det ødelægge velfungerende lokalområder.

Stationen Bryggebroen mener jeg er overflødig. Der er ca. 1.000 meter til 3 andre metrostationer, og Islands Brygge Syd kan metrobetjenes med den gang- og cykelbro fra Islands Brygge Syd over til Enghave Brygge, som er i proces.

Er betydningen for økonomi og klima af en cykel- og gangbro fra Islands Brygge Syd til Enghave

Brygge belyst? Hvis det ikke er belyst, bør det belyses yderligere inden der tages beslutning.

Der bør ses på den samfundsmæssige gevinst ved en løsning med en gang- og cykelbro, herunder hvor stor en besparelse på anlægsudgifter og CO2-udledning, anlæggelse af en gang- og cykelbro fremfor en dybtliggende metrostation vil give.

En eventuel fremtidig Metrostation v. Bryggebroen har desuden en række andre udfordringer.

Først og fremmest foreslås stationen bygget et sted, hvor der er meget lidt plads og meget tæt på både bygninger og et trafikalt knudepunkt for både biler, cykler og gående.

Konsekvenserne for lokalområdet både i byggefasen og efterfølgende er ikke tilstrækkeligt belyst / taget højde for i miljøkonsekvensrapporten:

1. Det cykelkaos og de mange farlige situationer ved cykelbroen, Axel Heides Gade og krydset på Artillerivej vil forværres yderligere, da en metrostation vil bringe endnu flere cyklister til og skabe kaos i området. Det glæder både i anlægsfasen og efterfølgende.
2. Parkeringsudfordringer. De allerede vanskelige parkeringsforhold vil blive yderligere forværret, når mange p-pladser fjernes.
3. En metrostation ved Bryggebroen vil bringe endnu flere festglade besøgende til Havneområdet på Islands Brygge, som allerede er stærkt belastet af støj og affald. Området Havneparken Syd drives af en privat grundejerforening, der hvert år betaler store beløb for oprydning efter de mange besøgende i området.
4. Lastbiltrafikken som allerede er stor på Artillerivej, som er skolevej for mange børn, vil blive mangedoblet med en lastbil til byggepladsen hver 3 minut
5. Bygningerne i Axel Heides Gade ligger meget tæt. Larmen i byggefasen bliver jf. miljøkonsekvensrapporten slem, men der vil med en døgnåben metrostation opstå endnu mere støj i en gade, hvor lyde forstærkes af tætheden

De forhold bør belyses yderligere inden der træffes beslutning om byggeriet af.

Står et flertal i Borgerrepræsentationen og Folketinget fast på at der skal bygges en ny metrostation på Islands Bygge foreslår jeg, at det undersøges at rykke stationen over på den østlige side af Artillerivej og evt. længere sydpå, fx ved enden af Hilmar Baunsgaards Boulevard eller der, hvor politiets i dag har en række ældre lave bygninger. Et område der nok kunne afses til at etablere en metrobyggeplads. Der er både plads og der kan laves effektiv støjafskærmning ud til Artillerivej.

Er en sådan placering af metrostationen undersøgt? Hvis ikke hvorfor - og kunne den evt. undersøges inden der træffes beslutning om M5?

Er det muligt at udskyde anlæggelse af stykket fra Lergravsparken eller DR-byen frem til Københavns Hovedbanegård?

Borgerrepræsentation og Folketinget opfordres til at tænke sig rigtig godt om; både i forhold til om der er tilstrækkeligt behov - eller om argumenterne for anlæggelse af metrolinjen M5 ender på samme mødding som argumenterne for at bygge en motorvej fra Panum Instituttet tværs ned over Søerne. Man skal være meget sikre på behovet inden I bruger mange milliarder og påvirker så mange menneskers liv negativt.

Hvis det gives en §25 tilladelse til M5 foreslår jeg, at der oprettes en rådgivningslinjen, hvor naboer kan henvende sig og høre konkret om, hvad der - med udgangspunkt i anlægsloven om etablering af andre metrolinjer - kan forventes i forhold til tilbud om genhusning og kompensation.

Sidst bør det være et krav, hvis metrostationen V. Bryggebroen etableres, at træerne på de grønne arealer i Axel Heides Gade, der er udlagt til skurvogne og materielplads, besvares.

Svar til: Høring 64791 af: Mads Vestmar

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
384

INDSENDT AF
Mads Vestmar

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sixtusvej 8

HØRINGSSVAR

I følge den seneste optegning af M% linjeføringen, så er der lagt op til, at M5 metroen bliver ført under de gamle villakvarterer ved
Kongedybet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej.

Hvorfor har man fra Københavns kommunes side valgt den placering, når man kan føre den under byggelegepladsen ved Bredegrund og videre via den gamle kirkegård, der nu er park? I det tilfælde, at man vælger den placering, så vil ca 20% af linjeføringen fra Lergravsparken til Amagerbrogade gå under et ubebygget område.
Har Københavns kommune lavet en undersøgelse eller vurdering af linjeføringen, så den kommer til at genere færrest mulige beboere? Eller er linjeføringen slet ikke vurderet ud fra hensynet til de berørte beboere?
Yderligere så har de gamle huse, på de ovenfornævnte veje, utidssvarende fundamenter og mure, hvilket kunne udgøre et stort problem, hvis metroen kun kommer til at ligge i 8-15 meters dybde. Jeg vil hermed opfordre til, at man får lagt metroen i sammen dybe - eller dybere - end metroen ved Lergravsparken.
Det kan virkelig skade husene, der vil slå revner og opfange svingningerne og larmen, fordi fundamenterne er fra en anden tid, hvor man ikke i sin vildeste fantasi kunne forestille sig en metro.

Svar til: Høring 64791 af: Havplansekretariatet

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
383

INDSENDT AF
Havplansekretariatet

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Søfartsstyrelsen

BY
Korsør

POSTNR.
4220

ADRESSE
Casper Brands plads 9

HØRINGSSVAR

Hermed Søfartsstyrelsens høringssvar til M5.

MATERIALE:
sfs hoeringssvar til miljoekonsekvensvurdering af metrolinje 5.pdf

NOTAT

Dato
Vores reference:
Sag: 2024141417

Havplansekretariatet
/ Camilla Memmert Willadsen

SFS' høringssvar på miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5

SØFARTSSTYRELSEN
Caspar Brands Plads 9
4220 Korsør

Tlf. 72 19 60 00
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.soefartsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Søfartsstyrelsen kvitterer for modtagelsen af høringen på § 25-tilladelse samt miljøkonsekvensvurderingen af forslaget til etableringen af metrolinje 5, som skal etablere en forbindelse til den kommende Lynetteholm.

Formålet med havplanen er bl.a. at give et helhedsorienteret, fyldestgørende og realistisk billede af de danske havområder med henblik på bl.a. at skabe bedre rammebetingelser, herunder større investeringssikkerhed, for de udvalgte sektorer.

Efter § 5, stk. 2, nr. 3, i lov om maritim fysisk planlægning omfatter havplanlægningen transportinfrastruktur. Havplanen er – som et slutprodukt af havplanlægningsprocessen – udmøntet i bekendtgørelse om Danmarks havplan. De konkrete arealudlæg til transportinfrastruktur fremgår af denne.

Havplanen medfører, at transportinfrastruktur i videst muligt omfang skal foregå i de områder, der er udlagt hertil. Søfartsstyrelsen kan konstatere, at der fsva. den del af metrolinjen, som ønskes etableret på vand, ikke er udlagt en udviklingszone i havplanen til transportinfrastruktur.

Søfartsstyrelsen er dog opmærksom på, at en anlægslov vil tilsidesætte havplanen, hvis transportinfrastrukturprojekter ikke kan sikres ad anden vej. Såfremt projektet ikke kan sikres via en anlægslov, vil arealudlæggene i havplanen ikke kunne tilsidesættes, og § 14, stk. 1, i lov om maritim fysisk planlægning vil skulle overholdes. Efter bestemmelsen må statslige og kommunale myndigheder ikke efter anden lovgivning vedtage planer om eller meddele tilladelse m.v. til anlæg eller arealanvendelser, der er i strid med havplanen eller er i strid med et forslag til havplan eller ændringer af havplanen, der er offentliggjort af erhvervsministeren.

Styrelsen vurderer det dog uhensigtsmæssigt henset til formålet med havplanlægningen, at Transportministeriet ikke anmodede om at få udlagt en zone til projektet i forbindelse med den seneste ændring af havplanen, der blev udstedt ved bekendtgørelse den 28. juni 2024.

Søfartsstyrelsen vil derfor gøre opmærksom på, at styrelsen gerne fremover indgår i dialog, lige så snart det viser sig, at et ønsket/planlagt transportinfrastrukturprojekt ikke kan foretages i overensstemmelse med havplanen. Søfartsstyrelsen foreslår, at der udlægges en zone til metrolinje 5 ved den førstkommende ændring af havplanen. Det vides endnu ikke, hvornår denne gennemføres.

Svar til: Høring 64791 af: Udviklingsselskabet By & Havn I/S

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
382

INDSENDT AF
Udviklingsselskabet By & Havn I/S

BY
København K

POSTNR.
1259

ADRESSE
Nordre Toldbod 7

HØRINGSSVAR

Hermed fremsendes By og Havns høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5.

MATERIALE:
hoeringssvar by havn mkr metro m5.pdf

blivhoert.kk.dk

Udviklingsselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

18. september 2024
S-20240722-1335
D-20240722-202804

Høringssvar – Høring af Miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

By & Havn er grundejer af Prøvestenen og Lynetteholm samt dele af Refshaleøen og arealer ved Margretheholm Havn. Hertil kommer, at By & Havn er medejer af Copenhagen Malmö Port (50 pct.), som bl.a. er operatør af erhvervshavnen på Prøvestenen. By & Havn har derfor en væsentlig interesse i at afgive bemærkninger til Miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5.

By & Havn ser positivt på anlægget af en metrolinje gennem selskabets arealer til betjening af de fremtidige byområder på Lynetteholm og på Refshaleøen. En metrolinje med stor kapacitet er en nødvendig forudsætning for en bæredygtig og klimavenlig byudvikling af disse områder. By & Havn har på den baggrund bemærkninger til følgende geografiske områder i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af M5:

- Lynetteholm
- Refshaleøen
- Margretheholm Havn
- Prøvestenen

Lynetteholm

Det bemærkes indledningsvist, at Principaftalen for Anlæg af Lynetteholm, som er vedtaget af Folketinget, indebærer en forventning om en byudvikling på ca. 2,9 mio. etagemeter. Vurderingen af konsekvenserne af metrolinje M5 bør derfor ske under hensyntagen til den fremtidige udvikling af Lynetteholm, hvor etablering af metro er en vigtig forudsætning for en bæredygtig transportbetjening.

By & Havn bemærker, at der skal tages højde for, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges, så både vandmiljøet i Københavns Havn og opfyldningstakten på Lynetteholm påvirkes mindst muligt. Der bør også tages højde for, at nyttiggørelsesanlægget Lynetteholm ikke påvirkes af anlægsarbejderne, samt at jordmodtagelsen af overskudsjord fra Hovedstaden kan opretholdes i både drifts- og anlægsfasen af M5.

<u>Udformning og linjeføring for metro</u>

Det fremgår af materialet, at metroen på Lynetteholm som udgangspunkt påtænkes etableret som højbane. Planmæssigt kræver et synligt anlæg, at det designes med blik for bybilledet.

For at metroanlægget ikke bliver så synligt, at det bliver en opdelende barriere i bykvartererne, bør anlægget etableres på søjler og ikke som dæmning. Erfaringer fra Nordhavn viser, at det kan gøres raffineret, hvis frihøjden bliver tilstrækkelig stor, og søjlerne tilstrækkeligt slanke og med en arkitektonisk kvalitet.

For at kunne aktivere det relativt store tracé, metroen vil beslaglægge, samt for at skabe sammenhæng i bydannelsen, bør der skabes mulighed for byrum med f.eks. cykelparkering eller rekreative funktioner og mindre bygningsanlæg under metroanlægget som f.eks. butikker eller andet.

Det er også vigtigt, at de dele af metroen, der anlægges i tunnel på Lynetteholm, får en bæreevne ("load"), som ikke begrænser muligheden for byudvikling ovenpå tracéet.

Jordmodtagelse og opfyldstakt

Opfyldningstakten og placeringen af materiale indenfor perimeteren på Lynetteholm afhænger af flere faktorer. Det drejer sig bl.a. om de modtagne jordmængder og placeringen af jorden. Der modtages i udgangspunkt udelukkende materiale, der lever op til modtagekriterierne.

Det forudsættes som udgangspunkt, at overskudsjorden fra metroprojektet afleveres på markedsmæssige vilkår til nyttiggørelsesanlægget på Lynetteholm, idet det bidrager til finansieringen af etableringen af Lynetteholms perimeter og stormflodssikringen af København.

Refshaleøen

By & Havn er grundejer på ca. 25 pct. af Refshaleøens areal. Af hensyn til værdien og kvaliteten af den kommende byudvikling gælder de samme bemærkninger vedr. udformningen af metrolinjen på Refshaleøen som nævnt ovenfor i forhold til Lynetteholm.

Margretheholm Havn

Opfyld og højbane

By og Havn bemærker indledningsvist, at anlægsarbejdet vil lægge beslag på landarealer, som i dag anvendes til en række funktioner for Margretheholm Havn. Der bør arbejdes for at sikre, at disse funktioner kan bevares i videst mulige omfang.

Det fremgår af materialet, at forslaget med højbane omfatter opfyld af et areal i den inderste del af havnen. Opfyldet kan enten være midlertidigt i anlægsfasen eller permanent. Hvis opfyldet ikke fjernes efter anlægsfasen, kan det opfyldte areal anvendes til byudvikling og rekreative formål. Planlægningen heraf bør ske i sammenhæng med den øvrige planlægning og udvikling af Refshaleøen.

Scenariet med højbane indebærer også, at M5 vil afskære en del af Margretheholm Havn. Gennemsejlingshøjden vil blive reduceret til mellem 6 og 7 meter under metroen. Reduktionen af gennemsejlingshøjden vil være permanent pga. metroen og begrænser den mulige anvendelse (mastehøjde) for bådpladser, der retableres efter fjernelse af opfyld. M5 vil derfor begrænse anvendelsen af Margretheholm Havn, uanset om opfyldet fjernes eller ej efter anlægsfasen.

Supplerende bådpladser

Metroselskabet foreslår som afværgeforanstaltning at etablere midlertidige bådebroer i Margretheholm Havn, bl.a. på sydsiden af havnen. Det er By & Havns vurdering, at det være vanskeligt at etablere disse pga. støjgenerne fra HOFOR og

RGS. Det bør sikres, at eventuelle nye bådebroer bliver i en kvalitet, så de etableres permanent og også kan anvendes, efter anlægsarbejdet er afsluttet.

Det fremgår af materialet, at ca. 30 procent at bådpladserne kan flyttes til en ny lystbådehavn ved Prøvestenen Syd som en afværgeforanstaltning. By & Havn bemærker, at det vil kræve en relativ stor anlægsinvestering at klargøre Prøvestenen Syd til en ny lystbådehavn (se nedenfor).

Prøvestenen

Aktiv erhvervshavn

By & Havn er grundejer af Prøvestenen, som omfatter et knap 100 hektar stort havne- og erhvervsareal, som er udlejet til CMP. Desuden består Prøvestenen af et rekreativt areal mod syd, hvor der på sigt er mulighed for at anlægge en lystbådehavn og pladser til husbåde.

By & Havn bemærker, at det i anlægsfasen er en forudsætning, at der fortsat skal være en aktiv erhvervshavn. Det er derfor også væsentligt, at pladsforbruget til arbejdsarealer sker med størst mulig hensyntagen til den fortsatte operation af erhvervshavnen og de virksomheder, der er i området. Det gælder særligt i forhold til den kritiske forsyningsinfrastruktur. By & Havn noterer sig, at de berørte virksomheder forventes at blive delvist eller helt eksproprieret med de erstatninger, der er knyttet til dette, hvis der bliver vedtaget en anlægslov for M5, der giver hjemmel hertil.

By & Havn bemærker, at trafikafviklingen fra Prøvestensbroen til erhvervshavnen på Prøvestenen og vejadgangen til nyttiggørelsesanlægget på Lynetteholm kan komme under et stort pres under anlægsfasen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC). By & Havn anbefaler, at løsningen på trafikafviklingen koordineres tæt med By & Havn, CMP og virksomhederne på Prøvestenen, samt at muligheden for at etablere en særskilt vejadgang fra Amager til kontrol- og vedligeholdelsescenteret undersøges.

Prøvestenskanalen

Det bemærkes i forhold til teknikspor på Prøvestenen, som er beskrevet i den nordlige løsning, at By & Havn på vegne af BIOFOS som led i deres analyse af scenarier for fremtidig placering af rensningsanlæg i hovedstadsområdet gennemfører overordnede miljøanalyser af en eventuel arealinddragelse, inkl. indvinding af nyt areal i samme område.

Stormflodssikring

Det fremgår af materialet, at der vil blive udført en stormflodssikring i form af et dige omkring KVC. By & Havn vurderer, at der bør afsøges fælles løsninger for stormflodssikring af Prøvestenen, herunder med Østlig Ringvej og Sund & Bælt, for at finde den bedste samlede løsning.

Afværgeforanstaltninger på Prøvesten Syd

By & Havn bemærker, at det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten, at der også i anlægsfasen vil være offentlig adgang til Prøvesten Syd.

Som tidligere nævnt foreslås det i materialet, at ca. 30 procent at bådpladserne fra Margretheholm Havn kan flyttes til en ny lystbådehavn ved Prøvestenen Syd som en afværgeforanstaltning. Det er vigtigt, at der ikke kun etableres bådpladser, men også de nødvendige faciliteter og infrastruktur i en permanent kvalitet, så anlægget kan opretholdes efter anlægsfasen. Endelig skal de fremtidige brugs- og lejeforhold afklares.

By & Havn bemærker, at det vil kræve en relativ stor anlægsinvestering at indrette Prøvestenen Syd til en ny lystbådehavn, da der hverken er vand, kloakering eller elektricitet. Der er heller ikke etableret den nødvendige vejinfrastruktur. En sådan klargøring bør koordineres med forberedelserne til Østlig Ringvej, som har arealinteresser i området og vil påvirke besejlingsforholdene. Det bemærkes også, at de fremtidige støjgener fra KVC bør begrænses i videst mulige omfang af hensyn til den fremtidige, rekreative udnyttelse af Prøvestenen Syd, herunder eventuelle husbåde.

Forslaget i Miljøkonsekvensrapporten om at etablere afværgeforanstaltninger for padder på Prøvestenen Syd i anlægs- og driftsperioden (side 41) kan forhindre eller indskrænke muligheden for fremtidig anvendelse af de pågældende arealer. Dette gælder også By og Havns øvrige arealer, som berøres af M5. Afværgeforanstaltningerne bør derfor etableres på arealer, som ikke forventes at skulle anvendes til fremtidig byudvikling, infrastruktur eller erhvervsformål. Det anbefales, at allerede etablerede afværgeforanstaltninger i området anvendes. By & Havn vil gerne indgå i dialog med Metroselskabet om håndteringen af padder i og omkring projektområdet.

Svar til: Høring 64791 af: Afdelingsbestyrelsen, afdeling AKB København 10069

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
381

INDSENDT AF
Afdelingsbestyrelsen, afdeling AKB København 10069

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
J.C.Christensens Gade 5

HØRINGSSVAR

V. Bryggebroen metrostation er fejlplaceret og/eller overflødig

Københavns Kommune har sendt miljøkonsekvensrapport for M5 i høring. Materialet i miljøkonsekvensrapporten er omfattende og svært tilgængeligt. Ved det ene fysiske borgermøde, der blev afholdt i Islands Brygge Kulturhus, var salen stuvende fuld, og det var nærmest umuligt at komme i dialog eller stille opklarende spørgsmål.

Høringsperioden bør derfor forlænges, og inden der træffes beslutning, bør der afholdes yderligere borgermøder, så berørte borgere har mulighed for at stille spørgsmål og få svar, der kan hjælpe borgerne til at afgive kompetente høringssvar.

Ved borgermødet i Kulturhuset blev der argumenteret for, at "havnesnittet i fremtiden vil blive kapacitetsudfordret". De reelle udfordringer bag formuleringerne er dog vanskelige at gennemskue. Jeg vil derfor gerne have oplyst:

- hvor stor sikkerhed er der om disse tekniske fremtidsberegninger? Kan det fx afvises, at ændrede vaner eller nye transportformer mindsker trængslen eller behovet for kollektiv transport (som fx mere hjemmearbejde eller flere, der cykler)
- Fra hvilket år forventes der jf. de tekniske beregninger kapacitetsudfordringer på havnesnittet?, i hvilke tidsrum på ugedagene forventes der kapacitetsudfordringer? og hvor lang ventetid vil der gennemsnitlig være tale om (er det fx 1, 2 min eller 5 minutter?)

Afdelingsbestyrelsen er tilhænger af metro, og metro bør bygges, der hvor der er et behov, et passagergrundlag og hvor det er fysisk muligt uden at det ødelægger velfungerende lokalområder.

Stationen Bryggebroen mener vi er overflødig. Der er ca. 1.000 meter til 3 andre metrostationer, og Islands Brygge Syd kan metrobetjenes med den gang- og cykelbro fra Islands Brygge Syd over til Enghave Brygge, som er i proces.

Er betydningen for økonomi og klima af en cykel- og gangbro fra Islands Brygge Syd til Enghave Brygge belyst? Hvis det ikke er belyst bør det belyses inden der tages beslutning.

Der bør ses på den samfundsmæssige gevinst ved en løsning med en gang- og cykelbro, herunder hvor stor en besparelse på anlægsudgifter og CO2-udledning, anlæggelse af en gang- og cykelbro fremfor en dybtliggende metrostation vil give.

En eventuel fremtidig Metrostation v. Bryggebroen har desuden en række andre udfordringer.

Først og fremmest foreslås stationen bygget et sted, hvor der er meget lidt plads og meget tæt på både bygninger og et trafikalt knudepunkt for både biler, cykler og gående sted.

Konsekvenserne for lokalområdet både i byggefasen og efterfølgende er ikke tilstrækkeligt belyst / taget højde for i miljøkonsekvensrapporten:

1. Det cykelkaos og de mange farlige situationer ved cykelbroen, Axel Heides Gade og krydset på Artillerivej vil forværres yderligere, da en metrostation vil bringe endnu flere cyklister til og skabe parkeringskaos i området. Det glæder både i anlægsfasen og efterfølgende.
2. Parkeringsudfordringer. De allerede vanskelige parkeringsforhold vil blive yderligere forværret, når mange p-pladser fjernes og der kommer flere biler til som følge af metrostationen.
3. En metrostation ved Bryggebroen vil bringe endnu flere festglade besøgende til Havneområdet på Islands Brygge, som allerede er stærkt belastet af støj, affald, stærkt berusede og narkotikapåvirkede mennesker. Området Havneparken Syd drives af en privat grundejerforening, der hvert år betaler store beløb for bare nogenlunde oprydning efter de mange besøgende i området.
4. Lastbiltrafikken som allerede er stor på Artillerivej (skolevej for mange børn), vil blive mangedoblet med en lastbil til byggepladsen hver 3 minut.
5. Bygningerne i Axel Heides Gade ligger meget tæt. Støjen i byggefasen bliver jf. miljøkonsekvensrapporten slem og der er risiko for skader på bygningerne. Støjen vil med en døgnåben metrostation bidrage til endnu mere støj i en gade, hvor lyde forstærkes af tætheden mellem bygningerne.

Ovennævnte forhold bør belyses yderligere inden der træffes beslutning om byggeriet.

Står et flertal i Borgerrepræsentationen og Folketinget fast på, at der skal bygges en ny metrostation på Islands Bygge, foreslår vi at det undersøges, om det er muligt at udskyde anlæggelse af stykket fra Lergravsparken eller DR-byen frem til Københavns Hovedbanegård?

Det vil give tid til at undersøge til bunds, om der er et reelt behov.

Borgerrepræsentation og Folketinget opfordres til at tænke sig rigtig godt om; både i forhold til om der er tilstrækkeligt behov - eller om argumenterne for anlæggelse af metrolinjen M5 ender det samme sted som argumenterne for at bygge en motorvej fra Panum Instituttet tværs ned over Søerne. Man skal være meget sikre på behovet, inden I bruger mange milliarder og påvirker så mange menneskers liv negativt.

Hvis der gives en §25 tilladelse til M5, foreslår vi, at der oprettes en rådgivningslinje, hvor naboer kan henvende sig og høre konkret om, hvad der - med udgangspunkt i anlægsloven om etablering af andre metrolinjer - kan forventes i forhold til tilbud om genhusning og kompensation.

Desuden mener vi, at de mange træer på Axel Heides Gade (som endelig er blevet voksne) bibeholdes på det stykke, der jf. miljøkonsekvensrapporten inddrages til skurvogne m.v.

Afdelingsbestyrelsen i AKB afdeling 10069, Grönings Have (Axel Heides Gade 5A samt J. C. Christensens Gade 1 og 3).

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Møhring Madsen

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
380

INDSENDT AF
Henrik Møhring Madsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 136

HØRINGSSVAR

Metroen skal under jorden ved Margretheholm

Margretheholm er et af de få steder i København, hvor børn trygt kan løbe frit uden konstant opsyn. Det er et sted, der viser vejen frem for fremtidens byudvikling – med fokus på grønne, trygge og bæredygtige omgivelser. Derfor vil det være utrolig trist for området, at føre Metrolinje 5 som en højbane igennem Margretheholm.

Margretheholm er kendetegnet ved sine grønne områder, hvor børn spiller fodbold, bygger huler og leger frit. Hvis en stor del af disse grønne områder bliver inddraget til fordel for metrobyggeri og efterfølgende en højbane, vil det ikke kun reducere den mængde af grønt område, som vi har adgang til på Margretheholm. Det vil også være meget imod kommunens strategi om at skabe mere grøn bynatur.

Margretheholms havn er en integreret del af området. Ifølge de nuværende planer vil den vestlige halvdel af havnen blive brugt som byggeplads, hvilket betyder, at den inderste del af havnen vil blive fyldt op. Dette vil ikke blot forringe havnens funktionalitet og charme, men også fjerne en vigtig del af det liv og den aktivitet, der gør Margretheholm særlig.

Ved at føre metroen som en højbane over jorden, vil den opdele Margretheholms områder og rekreative arealer. Erfaringer fra andre steder, som Ørestad og strækningen fra Øresund station til Lufthavnen, viser, at højbaneanlæg skaber støjforurening, skyggevirkninger og en visuel barriere, der skader områdets æstetik og livskvalitet.

Derimod vil en metro i tunnel under jorden bevare de rekreative og grønne områder, som gør Margretheholm til et attraktivt sted at bo.

Svar til: Høring 64791 af: Katrine Grignon

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
379

INDSENDT AF
Katrine Grignon

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32A

HØRINGSSVAR
Indsigelse mod linjeføringen af M5

Som beboer i Gemini residence, Islands Brygge 32a/b er jeg dybt bekymret over miljøkonsekvenserne i rapporten for M5.

Ifølge den planlagte linjeføring af M5 vil Gemini blive meget berørt af både tunnel-og

gravearbejde i forbindelse med etableringen af M5. Vi vurderer at risikoen for skader som følge af rystelserne er uundgåelige, og frygter omfanget.

For nogle år siden, da man renoverede bolværket ved cykelbroen, blev der etableret rystelsessensorer på bygningens fundament, da man var nervøse for rystelserne ved nedbankning af spuns.

Derudover er vi bekendt med at der stadig kan registreres rystelser og rumlen i City efter

etablering af Cityringen, i en del lejligheder i området. Vi er selvsagt bekymrede for at dette også vil være tilfældet fremover i Gemini, og værdien af vores bolig dermed vil falde drastisk.

Vi har allerede Bryggebroen lige uden for vores dør, med en daglig trafik af 17-20.000 cyklister.

Under anlægsarbejdet vil arealet mellem Islands Brygge 32 og 30 blive lukket, Islands Brygge vil blive lukket og Axel Heides gade gravet op og lukket. I en årrække vil der cirkulere op imod 20 lastbiler i timen tungt lastet med 35/40 tons i et tæt bebygget område, med skoler og daginstitutioner. Der skal etableres alternative veje til og fra Parkerings arealer i de omkringliggende bebyggelser og specielt Axel Heides gade vil blive meget hårdt ramt.

Gemini er ikke imod etableringen af M5, men efter etableringen af M4, Havneholmen station, vurderer vi at placeringen af en ny station 600 meter fra Havneholmen, ikke er optimal.

Der er en alternativ løsning:

Vi foreslår i stedet en linjeføring fra Hovedbanen til DR byen med en mere lige linje over Islands Brygge, således at den rammer Amager siden, nord for Pressesiloen (Islands Brygge nr. 24).

Det grønne område er optimalt som byggeplads i etableringsperioden, og der er mulighed for at flytte den længere mod nord, som vil betyde at færre personer bliver generet af byggeriet.

Selve stationen bør ligge under det grønne område (Den grønne kile) mellem Axel Heides gade og Hans Hedtofts gade, hvor der i dag kun er et stisystem, som forbinder Islands Brygge med Artillerivej.

Her er afstanden til boliger større og her ville byggeriet igen genere færrest muligt, og efter

Metro stationens etablering, ville der igen kunne etableres et grønt og attraktivt område over stationen.

Det ville ikke være nødvendigt at lukke Axel Heides gade, og formodentligt ikke Islands Brygge, men i hvert fald ikke med de konsekvenser den planlagte linjeføring utvivlsomt vil få for trafikken i området.

Det centralsug der i dag findes nedgravet under Axel Heides gade ville ikke blive berørt, og ville ikke skulle genetableres.

Det ville være nemt at etablere en midlertidig ind- og udkørsel fra Bryggen og ud mod

Artillerivej. Stationen ville blive mere centralt placeret i området, nærmere forretninger og de arbejdspladser der allerede findes i netop dette område.

Jeg håber, at Københavns kommune og Metroselskabet vil se positivt på denne indsigelse.

Med venlig hilsen

Katrine Grignon

Svar til: Høring 64791 af: Majken Hessner

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
378

INDSENDT AF
Majken Hessner

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Islands Brygge 32B

HØRINGSSVAR

Fra byer med underjordiske metroer ved vi, det giver rystelser og skader på de ejendomme, der ligger oven over.. Garanterer Københavns Kommune betaling for sådanne skader i fremtiden ?

Metro Station i Axel Heidesgade og lukning af Islands Brygge er total ulogisk, når der er andre muligheder, hvor det er langt mindre ødelæggende for miljø og beboere.

Svar til: Høring 64791 af: Alex Heick

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
377

INDSENDT AF
Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bispebjerg Lokaludvalg

BY
København NV

POSTNR.
2400

ADRESSE
Rentemestervej 76, 2. sal

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar.

MATERIALE:
bispebjerg lokaludvalg. hoeringssvar vvm metro m5.pdf

Teknik og Miljøforvaltningen

16. august 2024

Bispebjerg Lokaludvalgs høringssvar: VVM Metro M5

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på denne høring, som har været drøftet i et underudvalg i lokaludvalget samt til et lokaludvalgsmøde. Herudover bygger nærværende høringssvar på tidligere borgerinddragelse – bla. borgermøder i efteråret 2022 og 2023 med cirka 100 deltagende borgere.

Generelle bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten viser de væsentligste påvirkninger af trafik, støj, og biodiversitet i anlæg og i drift. Rapporten synes fornuftig og retvisende.

Den vedrører forskellige forslag til ruter, som alle løber gennem områder, som allerede synes at være yderst velforsynede med Metro. Prognoserne peger på, at der alligevel vil være et fornuftigt passagergrundlag også for M5, og vi må da håbe, at det kommer til at passe.

Selvfølgeligt skal der være metro til Lynetteholmen, når og hvis den er etableret, men det kunne sådan set løses enklere ved kun at etablere en metro mellem Lynetteholmen og Østerbro Station. Det ville virke besparende på økonomi og enhver miljøkonsekvens samt opfylde formålet om servicering af Lynetteholmen.

Alt dette foregår dog milevidt fra den Nordvestlige trediedel af København, hvor der ikke er metro.

Perspektivanalysen

M5 kunne dog potentielt få betydning for en fremtidig metro til vores bydel.

Perspektivanalysen er udarbejdet samtidig med VVM undersøgelsen. Den ser på de økonomiske og trafikale effekter ved at lukke M5 som en metroring samt på mulighederne for at lave et afgreningskammer mod de nordlige bydele.

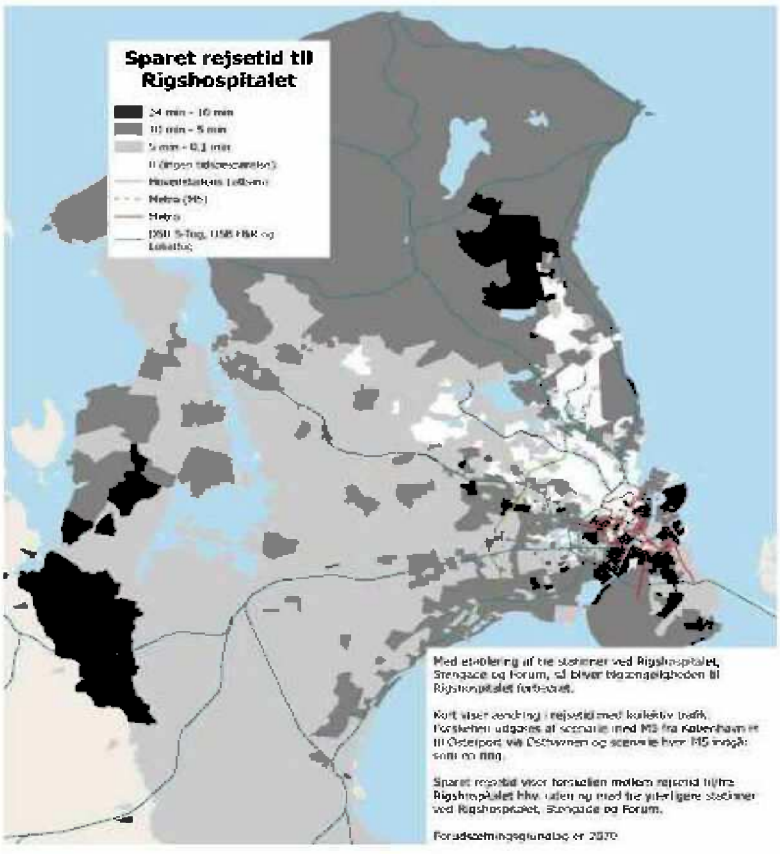
Generelt er perspektivanalysens detaljeringsgrad lavere end miljøkonsekvensvurderingen, men den er langt mere perspektivrig for os.

Det er undersøgt, at der kan etableres et afgreningskammer mod Brønshøj/Nordvest ved ByOasen i De Gamles By, der vil koste 0,6 mia. kr, og ved Amorparken ved Rigshospitalet, som vil koste 0,5 mia. kr.



Der er en anlægsteknisk og økonomisk fordel ved at anlægge strækningen samtidig med etape 2. Fordelene er bl.a. en økonomisk og miljømæssig besparelse i omkostningstunge anlægselementer knyttet til endestationen ved Østerport, hvor der ved etablering af en ring ikke vil være behov for at etablere stopspor og en slutskakt. Desuden vil der være store besparelser på bl.a. mobiliseringsomkostninger (organisation, metroarbejdsplads mm.)
Besparelsen ved at etablere strækningen som en del af etape 2, fremfor som selvstændig 3. etape, er på overordnet perspektivniveau vurderet til at være i størrelsesordenen ca. 0,5 mia. kr.

Analysen viser, at de tre nye M5 Ring-stationer giver ca. 28.000 flere daglige påstigere i 2050 ift M5 uden en ringforbindelse.
Med en metrolinje på strækningen betjenes Rigshospitalet på Østerbro, som er hospital for hele regionen med næsten 10.000 ansatte og knap 1 mio. ambulante patienter pr. år.
Metrobetjening af Rigshospitalet har en væsentlig regional effekt, da rejsetiden til hospitalet med kollektiv transport forbedres markant. Rejsetiden fra Rigshospitalet til Østerport er beregnet til ca. 2 minutter og til København H ca. 6 minutter. Rejsetiden med bus i dag er ca. 19 minutter fra København H til Rigshospitalet og ca. 22 minutter mellem Østerport og Rigshospitalet med 2 - 3 skift.
<u>Det er beregnet, at en station ved Rigshospitalet forventes at få ca. 8.000 daglige påstigere i 2050. Det er næsten lige så mange påstigere, som metrostationen på Rådhuspladsen har i 2024.</u>



Lokaludvalgets bemærkninger
Vi glæder os især over indholdet i perspektivanalysen. Det er nu indlysende, at en servicering af Rigshospitalet har en enorm effekt i passagertal, hvilket ville kunne sikre, at prognoserne om et fremtidigt økonomisk bæredygtigt passagergrundlag med større sandsynlighed vil gå i opfyldelse.
Desuden vil det spare transporttid for det halve af Sjælland! En metroservicering af Bispebjerg hospital, som snart står færdigt som superhospital, vil indlysende have nogenlunde de samme effekt, hvis en fremtidig etape føres den vej fra Rigshospitalet.
Lokaludvalget noterer sig samtidig, at der er store besparelser arbejdspladsmæssigt ved en ringmetro.
At etablere et afgreningskammer mod de nordlige bydele koster selvfølgelig noget, men der er penge at spare ved at undgå de store omkostninger til arbejdsplads, når man i stedet har at gøre med en ring metro.
Og det store og enormt kostbare boremaskineri, som ellers destrueres efter endt brug, ville kunne parkeres i afgreningskammeret klar til næste etape, når der en dag bliver grundlag herfor.

Lokaludvalget noterer sig da også med stor glæde de mange protokolbemærkninger fra partierne, da sagen blev præsenteret for ØU/BR.
Vi glæder os over, at målet om metroservicering til de nordlige bydele efterhånden er blevet så present i politikernes bevidsthed!
De præsenterede forslag er uforløste. Det er derfor lokaludvalgets ønske, at politikerne beslutter, at M5 laves som en metroRING MED AFGRENINGSKAMMER VED RIGSHOSPITALET under Amorparken.

Lokaludvalget står til rådighed for uddybning af nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen



Alex Heick
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Svar til: Høring 64791 af: Oscar Andersen

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
376

INDSENDT AF
Oscar Andersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 62

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker mere metro, men jeg synes, at den hører til under jorden.

Jeg spurgte på borgemødet om man havde tænkt østlig ringvej ind i overvejelserne, da man lavede miljøkonsekvensrapporten for M5. Svaret var, at det havde man ikke. Det synes jeg er lidt skræmmende. Hvorfor ikke tænke en HEL løsning, hvor man fører en kombineret bil/metro sænketunnel under lynetteholmen. Jeg tænker godt at fabrikkerne i Rødby kan lave 8 ekstra tunnel elementer, som det kræver at dække de ca 1,7km, fra nordhavnen til Refshaleøen. For mig at se, er der rigtigt mange fordele at hente. Jeg har vedhæftet en skitse over, hvordan linieføringen kunne se ud.

Fordele:

1. I stedet for at forbinde Lynetteholm metro, med Østerport, så forbind den med Orientkaj Metro, man sparer ca 1km metro tunnel. Orientkaj kører i øvrigt allerede til Østerport. Det må alt andet lige spare en hel del tid, penge og CO2. Man undgår også de problemer der er ved at skulle bygge en tunnel under eksisterende boliger.

2. I stedet for først at fylde Lynetteholmen med jord, for derefter, at grave en tunnel til metro, og dernæst en tunnel til østlig ringvej, så drop dobbelt arbejdet og lav en kombineret metro og bil sænketunnel, inden opfyldningen er sket. Jeg tør slet ikke at tænke på hvor meget ekstra arbejde, penge og CO2 det ellers ville koste. I øvrigt sparer man at flytte 1700m*42m*9m(dimensionerne på Femern sænke tunnelen)= ca 640000 m3 jord. Hvis en standard lastbil holder 22m3 jord, svarer det til rundt regnet 30000 vognlæs jord eller 60000 ture, der ikke skal

igennem københavn. Det sparer tid, penge og CO2.

3. Produktions faciliterne og ekspertisen findes allerede i Rødby, hvorfor ikke udnytte den nu. Jeg tænker, at de allerede skal bygge 90 elementer inden udgangen af 2030, så 8 ekstra, kunne de vel godt klare. Når Fermern så er færdig i 2030, kunne de jo passende bruges til at lave øster ringvej færdig.

4. Hvis man kunne have tunnelen fra nordhavnen til Refshaleøen færdig i løbet af et par år, så kunne den jo også bruges til at transportere jord og byggematerialer til Lynetteholmen, så alle lastbilerne ikke skulle igennem indre by.

5. Man vil allerede nu kunne etablere første etape af østlig ringvej, den vil jo skulle etableres alligevel, for at Lynetteholmen overhovedet er gangbar. Det er der jo helt sikkert allerede lavet en budgetramme til, som kunne bruges til en kombineret tunnel:-)

6. Man vil også kunne lave et Metro stop ved cruise terminalen, og løse deres transport udfordringen, både for de turister, der skal ind til byen og dem der skal til lufthavnen, eller den anden vej.

7. Ved at koble metroen på Orient kaj, og bruge en sænketunnel imellem Refshaleøen og Nordhavnen, opnår man at tunnelboremaskinerne skal bore knap 2,7km mindre tunnel. Det svarer jo stort set til, hvad der er fra Refshaleøens station til Prags B station, så kunne man jo indsætte dem der istedet og redde nærmiljøet på havnen og Margretheholmen.

8. Sund og bælt til sikker gerne sælge nogle tunnelelementer og de er jo allerede inde over opgraderingen af Refshalevej, så det kunne være at, i kunne sætte jer sammen og lave en helstødt infrastruktur løsning for Refshaleøen/Lynetteholmen og København som helhed.

De penge og det CO2 jeg lige har sparet jer for, kan i jo passende grave resten af Metroen ned for:-) Tak

MATERIALE:
ref til orient.pdf

ref_til_orient.pdf



Svar til: Høring 64791 af: Clara Ancher Kürstein Nielsen

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
375

INDSENDT AF
Clara Ancher Kürstein Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 42, 2 th

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmen er det et kæmpe ønske at bevare naturen og havnen som den er i dag. Derfor et stort opråb herfra for at metroen kommer under jorden, som resten af indre by, netop for at bevare omkringliggende omgivelser som de er.

Svar til: Høring 64791 af: Grith Pontoppidan

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
374

INDSENDT AF
Grith Pontoppidan

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Lyongade 46

HØRINGSSVAR

Det er for mig fuldstændigt uforståeligt at det overhovedet kunne blive en tanke at foreslå en Metrostation/adgang til M5 ved Sundbyøster Plads.

At det ikke fremgår som den mest logiske mulighed at etablere en Metrostation og adgang til M5 er endnu mere uforståeligt, trods den mest logiske placering idet området allerede nu fungerer som et samlet trafikpunkt for kollektiv transport fra både Dragør, Kastrup og Tårnby.

Hele Amager er trods alt henhørende under Region Hovedstaden hvorfor planlægning af en tværgående linje her på øen også må være et interesse punkt for kommunerne Dragør og Tårnby i øvrigt.

Ved at anlægge en Metro station på Sundbyvester Plads - som allerede er et naturligt skiftested til anden kollektiv transport mod Tårnby, Kastrup, Dragør, Valby og Hvidovre m.m. - vil den helt nye etablering af Metro station der være langt mere gavnlig for Ama'r's borgere og afstanden til anden kollektiv transport kortere.

Ved etablering af Metrostation på Sundbyøster Pl vil der være langt at gå for at komme til Sundbyvester pl for at skifte til kollektiv transport videre ud af Københavns kommune såvel som inden for Københavns kommune.

Ved etablering af Metro station på Sundbyvester Pl vil parkområde foran sportshallen Sundbyøster såvel som den store legeplads forblive intakte og stadig være til glæde for både beboere og handlende i lokalområdet. Samtidig vi den økonomiske satsning på området ikke gå tabt og være spildte penge.

Det vil være til stor glæde hvis der for en gangs skyld blev lyttet til brugerne frem for politiske eller pop-smarte ideer fra dem der ikke benytter den kollektive trafik.

Svar til: Høring 64791 af: Henning Nielsen

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
373

INDSENDT AF
Henning Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Metrolinie M5 – høringssvar

Den nye metrolinje bør laves som en tunnelløsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen. En højbane vil ødelægge rigtig meget omkring både Margretheholm og Margretheholm Havn. I miljørapporten står, at en højbane vil ødelægge de 2 store grønne områder på Margretheholm, men at der er andre grønne områder i nærheden, der kan anvendes i stedet. Det er ikke korrekt.

Det er rigtigt, at der er græsplæner i nærheden, men der er ingen grønne områder, hvor der kan etableres det grønne areal, hvor der spilles fodbold, rundbold samt foregår mange andre sportsaktiviteter. Der er ingen steder i nærheden, hvor der kan etableres bålplads. Bålpladsen benyttes af mange familier og danner også rammen om spejderaktiviteter. Årsagen til formuleringen i miljørapporten må skyldes, at området er blevet vurderet i dagtimerne. På dette tidspunkt er alle forældre på arbejde og børnene i skole eller institution. Havde man vurderet området efter kl. 16 og i weekenden, ville man have set meget stor aktivitet.

Der bor ca. 2000 mennesker på Margretholm, hovedsagelig børnefamilier. Der er behov for rekreative områder som sportsarealer og bådplads. Noget der findes på de arealer, der vil blive ødelagt ved en højbaneløsning, og som ikke kan etableres andre steder i nærheden.

På Margretheholm er Udsigten der er en 500 meter lang boligbebyggelse, hvor næsten alle har soveværelse og børneværelse ud mod området hvor metro M5 kommer. Hvis der kommer en højbaneløsning, vil det potentielt få sundhedsmæssige konsekvenser (vibrationer og støj) for alle de familier, der bor i udsigten. Samtlige sove- og arbejdsværelser vender ud mod arealet.

En højbaneløsning vil gentage fejltagelsen fra Bispebuen, og derfor bør der vælges en tunnelløsning.

Margretheholm er en del af historien omkring B&W, som bør bevares. Margretheholm havn blev etableret af arbejdere fra B&W, der gravede havnen ud manuelt med skovle. Industrihistorien er meget vigtig for området. Denne historie går tabt, hvis der vælges en højbaneløsning.

Merudgiften til en tunnelløsning vil set i lyset af, at infrastrukturen har en levetid på ca. 100 år, være

ubetydelig.

Derfor skal metroen fra Prags Boulevard til Refshaleøen føres under jorden.

Henning Nielsen

Civilingeniør, Ph.D.

Svar til: Høring 64791 af: Heinz Oluf Schoubye

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
372

INDSENDT AF
Heinz Oluf Schoubye

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 4. Th

HØRINGSSVAR

For os, der bor på Margretheholmen, vil det være af stor betydning, at M5 kommer under jorden. Det vil ha store konsekvenser, miljømæssigt mv. for områdets natur og mennesker, og ikke mindst for de kommende generationer. Derfor anbefaler vi jer beslutningstagere at se fremad og efterkomme vores store ønske om en tunnelløsning.

mvh Heinz Oluf Schoubye

Svar til: Høring 64791 af: Anders Juul Sørensen

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
371

INDSENDT AF
Anders Juul Sørensen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 54

HØRINGSSVAR

Høringsvar vedrørende Metrolinje M5

Jeg ønsker at udtrykke min stærke modstand mod anlæggelsen af den sydlige løsning, som omfatter en strækning over Amager til Lynetteholm.

Min hovedbekymring er den negative miljøpåvirkning, som et sådant projekt vil have på de nuværende og fremtidige miljøforhold. At anlægge en metrolinje over jord vil medføre omfattende forstyrrelser i det nuværende økosystem, herunder potentiel skade på flora og fauna samt betydelig støj- og luftforurening under anlægsfasen. Dette er særligt problematisk, når man overvejer de langsigtede miljømæssige konsekvenser, som kan påvirke både den lokale befolkning og miljøet negativt.

Jeg opfordrer derfor til, at der overvejes alternative løsninger, som i højere grad beskytter miljøet, for eksempel en mere underjordisk løsning. Det er vigtigt, at vi prioriterer bæredygtighed og miljøhensyn i beslutningsprocessen.

Jeg ser frem til en grundig overvejelse af disse synspunkter og en mulig revision af projektet i henhold til miljømæssige hensyn.

Svar til: Høring 64791 af: Malte Thomsen

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
370

INDSENDT AF
Malte Thomsen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 22 4th

HØRINGSSVAR
Til rette vedkommende Margretheholmsvej og det omliggende naturområde ved Lynetten er unikt for de mange beboere og besøgende. Vi benytter området til at forlade storbyens ræs og forurening, da det er et af de områder i København med frodig og vild natur. At ligge en metrobane over det vil ikke blot ødelægge glæden for beboerne, men det fjerner unødvendigt vigtig natur som vi bør plante og ikke fjerne. Københavns Kommune, lad være at byg metroen over jorden, byg den under jorden og bevar et unikt naturområde i København.

Svar til: Høring 64791 af: Kamma Jensen

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
369

INDSENDT AF
Kamma Jensen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32 A, 3. -327

HØRINGSSVAR

Som beboere i Gemini Residence, lejlighed 327, kan vi fuldt og helt tilslutte os vores bestyrelses indsigelse (svar nummer 330) oprettet den 14. september 2024.

Med venlig hilsen

Hans Jørgen Tofte Jensen og Kamma Jensen

Svar til: Høring 64791 af: Simon Mårtensson

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
368

INDSENDT AF
Simon Mårtensson

BY
København

POSTNR.
2200

ADRESSE
Sorgenfrigade

HØRINGSSVAR

I really think that the M5 needs to be built like an Öresundsmetro connecting to Malmö, the current Öresundstrains over the bridge are running over capacity. They are old, late and always crowded. Today with a lot of people commuting between Malmö and Copenhagen its very important to continue to strengthen the region.

Svar til: Høring 64791 af: Kasper Vad Pedersen

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
367

INDSENDT AF
Kasper Vad Pedersen

BY
Kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandlodsvej 18F

HØRINGSSVAR

I forhold til den nye metrolinje hvor der vil være en mulig udgravning ved Jenagade og Strandlodsvej, er det problematisk.

Ved at etablere en udgravning i så tæt befolket et område og når en skole, hvor så mange lastbiler skal køre, er det en sikkerhedsmæssig stor risiko man løber, med den trafik af børn og unge der færdes i og omkring Skolen i Nord-Øst Amager.

Vi kan på ingen måde støtte op om dette, da det vil skabe en stor utryghed for vores børn og unge, med en tung trafik op og ned af deres skole og fritidsliv.

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Krabbe

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
366

INDSENDT AF
Henrik Krabbe

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32A

HØRINGSSVAR

Ifølge den planlagte linjeføring af M5, vil min bolig Gemini blive meget berørt af både tunnel-og gravearbejde i forbindelse med etableringen af M5, hvor risiko for skader ,som følge af rystelserne er uundgåelige.

Der er i forvejen en metro station 600 m fra den planlagte station ved Bryggebroen.

Jeg forslår i stedet en linjeføring fra Hovedbanen til DR byen via Pressesiloen (Islands Brygge nr. 24).

Det grønne område kan fungere som byggeplads i etableringsperioden, og der er mulighed for at flytte den længere mod nord, som vil betyde at færre personer bliver generet af byggeriet.

Selve stationen bør ligge under det grønne område (Den grønne kile) mellem Axel Heides gade og Hans Hedtofts gade, hvor der i dag kun er et stisystem, som forbinder Islands Brygge med Artillerivej.

Her er afstanden til boliger større og her ville byggeriet igen genere færrest muligt, og efter Metro stationens etablering, ville der igen kunne etableres et grønt og attraktivt område over stationen.

Det ville ikke være nødvendigt at lukke Axel Heides gade, og formodentligt ikke Islands Brygge, men i hvert fald ikke med de konsekvenser den planlagte linjeføring utvivlsomt vil få for trafikken i området.

Svar til: Høring 64791 af: Isolde Demant

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
365

INDSENDT AF
Isolde Demant

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 65

HØRINGSSVAR
Jeg vil gerne støtte at M5 bliver gravet ned. Jeg bor på margretheholmen og er meget glad for vores udeområder og havn og Hvis metroen skal ligge som planlagt vil det forandre vores hjem og de fællesskaber vi har meget og vi på Margretheholmen bor her på grund af vores dejlige faciliteter. Jeg er også i copenhagen caple park (wakeboardbanen) som heller ikke ville kunne være her hvis metroen skal ligge som planlagt. Der ville være mange mennesker der ville blive kede af det hvis det skal være sådan som det er planlagt.

Svar til: Høring 64791 af: M. Ingvardsen

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
364

INDSENDT AF
M. Ingvardsen

BY
København K

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32a

HØRINGSSVAR

Indsigelse mod linjeføringen af M5

Som beboer i Gemini residence, Islands Brygge 32a/b er vi også dybt bekymrede over miljøkonsekvens
rapporten for M5.
Ifølge den planlagte linjeføring af M5 vil Gemini blive meget berørt af både tunnel- og
gravearbejde i forbindelse med etableringen af M5. Vi vurderer at risikoen for skader som følge
af rystelserne er uundgåelige, og frygter omfanget.
For nogle år siden, da man renoverede bolværket ved cykelbroen, blev der etableret rystelses
sensorer på bygningens fundament, da man var nervøse for rystelserne ved nedbankning af
spuns.
Derudover er vi bekendt med at der stadig kan registreres rystelser og rumlen i City efter
etablering af Cityringen, i en del lejligheder i området. Vi er selvsagt bekymrede for at dette
også vil være tilfældet fremover i Gemini og værdien af vores bolig dermed vil falde drastisk.

Vi har allerede Bryggebroen lige uden for vores dør, med en daglig trafik af

17-20.000 cyklister.

Under anlægsarbejdet vil arealet mellem Islands Brygge 32 og 30 blive lukket, Islands Brygge vil
blive lukket og Axel Heides gade gravet op og lukket. I en årrække vil der cirkulere op imod 20
lastbiler i timen tungt lastet med 35/40 tons, i et tæt bebygget område, med skoler og
daginstitutioner. Der skal etableres alternative veje til og fra Parkerings arealer i de omkringliggende bebyggelser og specielt Axel Heides gade vil blive meget hårdt ramt.

Gemini er ikke imod etableringen af M5, men efter etableringen af M4, Havneholmen station,
vurderer vi at placeringen af en ny station 600 meter fra Havneholmen, ikke er optimal.

Der er en alternativ løsning:

Vi foreslår i stedet en linjeføring fra Hovedbanen til DR byen med en mere lige linje over Islands
Brygge, således at den rammer Amager siden, nord for Pressesiloen (Islands Brygge nr. 24).
Det grønne område er optimalt som byggeplads i etableringsperioden, og der er mulighed for at
flytte den længere mod nord, som vil betyde at færre personer bliver generet af byggeriet.
Selve stationen bør ligge under det grønne område (Den grønne kile) mellem Axel Heides gade
og Hans Hedtofts gade, hvor der i dag kun er et stisystem, som forbinder Islands Brygge med
Artillerivej.
Her er afstanden til boliger større og her ville byggeriet igen genere færrest muligt, og efter
Metro stationens etablering, ville der igen kunne etableres et grønt og attraktivt område over
stationen.
Det ville ikke være nødvendigt at lukke Axel Heides gade, og formodentligt ikke Islands Brygge,

men i hvert fald ikke med de konsekvenser den planlagte linjeføring utvivlsomt vil få for
trafikken i området.
Det Centralsug der i dag findes nedgravet under Axel Heides gade ville ikke blive berørt og ville
ikke skulle genetableres.
Det ville være nemt at etablere en midlertidig ind- og udkørsel fra Bryggen og ud mod
Artillerivej.
Stationen ville blive mere centralt placeret i området, nærmere forretninger og de arbejdspladser der allerede findes i netop dette område.
Vi håber at Københavns kommune og Metroselskabet vil se positivt på denne indsigelse.

Svar til: Høring 64791 af: Karsten Hansen

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
363

INDSENDT AF
Karsten Hansen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 73, 6.tv.

HØRINGSSVAR

Jeg er bekymret over den midlertidige nedlæggelse af op til 60 parkeringspladser i Axel Heides Gade. Vi der bor i området ved hvor vanskeligt det er at finde parkeringspladser. Det bør overvejes at udvide parkeringstilladelsen til en større del af Islands Brygge, eller alternativt kun tillade parkering af biler med parkeringstilladelse i byggeperioden.

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Christiansen

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
362

INDSENDT AF
Rasmus Christiansen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Ourøgade 42, 4. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg er ærgerlig over, at der ikke bliver kigget på en ny metro med større kapacitet. Udgangspunktet er den eksisterende metro, som jo har vist sig ikke at have kapacitet nok og heller ikke har mulighed for at øge kapaciteten uden en masse bøvl. Deraf behovet for en M5. Når der tilmed lægges op til en mulig forbindelse til Malmø, vil der i hvert fald være behov for en del flere sæder, så man ikke er tvunget til at stå op hele vejen. Desuden vil det også være på sin plads med et dedikeret område a la S-toget til sin cykel, så man kan få den med i myldretiden. Det virker ret absurd, at det ikke kan lade sig gøre i en cykelby som København.

En anden ting, jeg synes er meget vigtig, er at få styr på støj og vibrationer. Jeg tager ofte både M3 og M1/M2 og det er mærkeligt, at M3 støjer så forholdsmæssigt meget mere end M1/M2, når man tænker på, at M3 er nyest. M5 kommer endda ikke til at ligge så dybt, så det synes jeg, potentielt kan være virkelig bekymrende.

Jeg ved ikke, om det hører ind under de ting, der kan/skal undersøges, men overdækning af metronedgange ville være rart. Det er bare utrygt at skulle gå på rulletrapper i regnvejr

Svar til: Høring 64791 af: Hein Christensen

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
361

INDSENDT AF
Hein Christensen

BY
Kæbenhavn K

POSTNR.
39

ADRESSE
Amaliegade

HØRINGSSVAR

Jeg er helt enig i formand for indre by lokaludvalg, og mener at - Hvis man skulle lave M5-projektet ordentligt, skulle man tage al jorden og transportere den direkte ud til Lynetteholmen. På den måde ville man undgå tung lastbiltrafik gennem byen og i stedet koncentrere byggeriet dér i stedet for at påvirke Østre Anlæg negativt.

Svar til: Høring 64791 af: Jan Filipsen

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
360

INDSENDT AF
Jan Filipsen

BY
Bagsværd

POSTNR.
2880

ADRESSE
Gammelmosevej 303

HØRINGSSVAR

Metrolinjen M5 skal etableres som en tunnelløsning for at være en langtidsholdbar løsning. Ved tunnel modellen tages hensyn til miljøet og allerede velfungerende beboelse for 2000 indbyggeee
med børne institutioner. Plus en havn med 734 bådpladser der respekteres og anses som et åndehul midt i København. Vi ønsker området bliver fremtidssikret med en tunnelløsning. Mvh Jan

Svar til: Høring 64791 af: Lars Chr.Larsen

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
359

INDSENDT AF
Lars Chr.Larsen

BY
Kbg. Nv.

POSTNR.
2400

ADRESSE
Bjergvænget 12st.v.

HØRINGSSVAR

Jeg syntes at man kunne støbe elementerne til metro og vejtunnel fek.i Rødby og så bugsere dem direkte ind på plads og derefter sejle jorden ovre fra orientkaj i selvlosser Costere eller pramme og derefter lukke hullet i stensætningen.det vil spare mange last bile Gennem centrum og ligelede spare Co2.

Svar til: Høring 64791 af: Anders Bruun

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
358

INDSENDT AF
Anders Bruun

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 18

HØRINGSSVAR

Jeg og min familie har boet på Margretheholm i Byhusene på Luftmarinegade i 10 år. Det er vi rigtig glade for, og vi elsker Margretheholms helt enestående blanding af natur og by, hyggeligt nærmiljø, havn og rekreative områder, hvor vores yngste har taget deres første skridt og de alle tre har spillet rundbold og hoppet trampolin.

Her er trygt og rart, og vores børn trives sammen med gode naboer og venner.

Vi har lavet en kort film, der fortæller om vores område – og om, hvorfor vi synes, det er så vigtigt at passe godt på det: https://youtu.be/BGqqw7Flz3M?si=6Yi8NuS-h_RQIjA7

Vi er forfærdede ved udsigten til, at metro M5 måske skal føres med højbane igennem vores skønne, rekreative områder.

Og jeg vil hermed INDTRÆNGENDE opfordre til, at metroen føres under jorden ved Margretheholm og Refshaleøen.

Fordi:

- Det virker helt hovedløst, at et hyggeligt og relativt nyetableret lokalmiljø med natur, skov, havn og fodboldbaner skal skæres igennem af en højbane, med det byggekaos de næste 7 år, det medfører, samt beton, spor og adgangs- og vedligeholdelsesveje til evig tid.

- I en tid, hvor alle – ikke mindst politikerne - skriger på biodiversitet, grønne, bæredygtige løsninger, rekreative områder og bedre trivsel for børn og unge forekommer det helt uforståeligt, at man vil ødelægge de oaser, der eksisterer og erstatte dem med beton, spor, veje, larm, støv og støj.

- Amager og Ørestaden er skræmmeeksempler på, hvordan man kan splitte ellers velfungerende områder ad. Ørestad er jo ikke et sted, man flytter TIL, det er et sted, man flytter fra, fordi metroen har ødelagt al nærmiljø. Vi beder om, at man ikke begår de samme fejl, men kigger på vores skønne område og tager beslutning om en nedgravet metro-løsning, der bevarer

Margretheholms rekreative områder.

- Og der findes jo netop et alternativ: Før metroen under jorden. På borgermødet 21. august 2024 på Islands Brygge blev vi oplyst, at merudgiften ved at føre metroen under jorden vil være 1,5 milliarder. I forhold til den samlede anlægsudgift på små 30 milliarder forekommer det som en lav pris, når man tænker på, at man dermed kan bevare et fantastisk, blomstrende og rekreativt område, hvor tusindvis af børn og voksne lever og trives.

Vi vil godt understrege, at vi på ingen måde er imod at Margretheholm udvikler sig, og vi elsker faktisk tanken om at få metroen herud, så adgangen hertil lettes, biltrafikken mindskes og endnu flere kan få glæde af området og den særlige vibe.

Men udviklingen bør ske med respekt for det unikke miljø, der er bygget op gennem de sidste år, og som gør det så attraktivt for både børnefamilier, pensionister og enlige at slå sig ned her.

Derfor: Før metroen under jorden!

MATERIALE:
459130227 10159713453635916 6225207540862642535 n.jpg
459324250 10159713453785916 6762523162586364061 n.jpg
459613659 10159713453725916 7486077181610238282 n.jpg

459130227_10159713453635916_6225207540862642535_n.jpg

459324250_10159713453785916_6762523162586364061_n.jpg

459613659_10159713453725916_7486077181610238282_n.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Morten Kristoffersen

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
357

INDSENDT AF
Morten Kristoffersen

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Under Elmene 4, St Tv

HØRINGSSVAR

Metrolinier er nødvendig for udviklingen af vores bysamfund. Men som mangeårig bådejer med bådplads i Margretheholmen Havn, skal den kommende metrolinje blive under jorden, som en metro som udgangspunkt skal være. Margretheholmen Havn er en af de få tilbageværende oaser i København, hvor vi mennesker kan nyde godt af den skønne natur året rundt. Det vil være fuldstændig tåbeligt, hvis vi pludselig får en metrolinje, der skal føres direkte hen midt over havnen og ødelægge den fredelige oase, som i tidernes morgen blev skabt af mange ildsjæle. Margretheholmen Havn skal bevares som den er - med metroen under havnen.

Svar til: Høring 64791 af: Carina Wutzler

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
356

INDSENDT AF
Carina Wutzler

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Vellinge kommun

BY
Vellinge, Sverige

POSTNR.
23581

ADRESSE
Norrevångsgatan 3

HØRINGSSVAR

Vellinge kommun, Sverige bifogar yttrande över Miljökonsekvensrapport Metrolinje M5. Här bifogas Delegeringsbeslut och Yttrande.

MATERIALE:
yttrande fraan vellinge kommun.pdf
delegeringsbeslut 2024-09-16.pdf

VELLINGE KOMMUN

2024-09-16

Kommunförvaltningen

Yttrande

Dnr: Ks 2022/685.710

Rickard Persson
Översiktplanarkitekt

Yttrande över Miljökonsekvensrapport Metrolinje M5 - Öresundsmetron

Bakgrund

Metroselskabet sökte den 20 juni 2022 om påbörjande av miljövärderingsprocess för metrolinje M5. Projektet är av en sådan karaktär, att det kräver att miljöpåverkan belyses i en miljökonsekvensrapport (VVM) för etablering och drift. Københavns Kommune är tillsammans med danska Trafikstyrelsen myndighet för miljövärderingen av projektet.

I miljökonsekvensrapporten undersöks både en sydlig lösning som går från København H via Amager till Lynetteholm och vidare till Østerport samt en nordlig lösning, som går från Østerport till Lynetteholm.

Borgerrepræsentationen godkände den 20 juni 2024, att miljökonsekvensrapporten ställs ut för offentliga synpunkter i 8 veckor.
När Metroselskabets ägare – danska staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune – senare beslutar om en metrolinje ska anläggas och i så fall vilken, ska danska Folketinget besluta om en anläggningslag innan Metroselskabet kan påbörja arbetet med att anlägga metrolinje M5.

Miljökonsekvensrapporten är utställd för synpunkter till den 26 september 2024. Vellinge kommun har genom Kommunstyrelsens ordförande beslutat att avge synpunkter som ett brådskande ärende.

Redogörelse för ärendet

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö. Vellinge kommun har följt arbetet genom samarbetet i MalmöLundregionen.

Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknutpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats.

Integrationen på tvärs över Öresund påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet. Öresundsmetron skapar möjligheter för bättre utnyttjande av tillgänglig arbetskraft, kompetens och förbättrad konkurrens. Dessa är

POST 235 81 Vellinge
BESÖK Norrevångsgatan 3
TELEFON 040-42 50 00
FAX 040-42 04 77
E-POST vellinge.kommun@vellinge.se
WEBB www.vellinge.se
BANKGIRO 5896-1467
ORG.NR 212000-1033

viktiga förutsättningar för att kunna skapa så kallade storstadseffekter för ökad produktivitet och tillväxt i hela Öresundsregionen. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora knutpunkterna Köpenhamn H och Malmö C. Sammantaget kommer Öresundsmetron bidra till att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag.

Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns H och Malmö C kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet. Därmed skapas mer plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg med destination Köpenhamns H.

Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg.

Både Köpenhamn och Malmö är centrum i storstadsregioner som förväntar en markant befolkningstillväxt fram till under perioden 2024–2035. Redan idag utgör befolkningen i Stor-Malmö 775 000 invånare och befolkningen i Köpenhamns storstadsområde över 2 100 000 invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett stort tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen och centralstationen i Malmö. Stadsutvecklingen i de kustnära områdena i både Malmö och Köpenhamn planeras tillsammans för över 100 000 nya arbetsplatser och invånare. De nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman på ett effektivt sätt av en framtida Öresundsmetro.

Vellinge kommun är en av de större kommunerna av de 10 kommuner med storstadspendling och befolkningstillväxt (Staffanstorp, Burlöv, Vellinge, Kävlinge, Lomma, Svedala, Skurup, Höör, Eslöv och Trelleborg) och som ingår i MalmöLundregionen och som tillsammans har 280 000 invånare idag som berörs av planeringen i de två storstäderna.

Vellinge kommun har ställt sig bakom de ställningstaganden och strategier som framgår av *Strukturplan för MalmöLundregionen*. Integrationen med Köpenhamn ska öka genom samarbete och utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik över Öresund. Näringslivsutveckling som bidrar till hela regionens attraktivitet sker genom gemensamt arbete för att attrahera huvudkontor, skapa goda pendlingsmöjligheter och bygga ett varierat bestånd av bostäder. Regionens entréer, hamnar, flygplatser och stationer för höghastighetståg ska utvecklas med smidiga kopplingar in i regionen och ut i världen. Bebyggelseutveckling prioriteras till kollektivtrafiknära lägen längs befintliga och framtida nya starka kollektivtrafikstråk, med attraktiva miljöer. Det ska finnas

VELLINGE KOMMUN

tillräckligt många bostäder för dagens och morgondagens befolkning. Vi ska gemensamt verka för god tillgång till utbildningsmöjligheter och fler arbetstillfällen. Boende på landsbygden och i mindre orter ska kunna ta del av utbudet i städer och större tätorter genom kollektivtrafik och cykel.

I Vellinge kommuns översiktsplan, ÖP2010, laga kraft 2013-06-27, pekas flera alternativa dragningar för en framtida spårburen trafik mellan Malmö och Falsterbonäset, t.ex. en lightrail, ut som potentiella framtida investering i en integrerad Öresundsregion. Ett sådant stråk finns också med i *Strukturplan för MalmöLundregionen.*

Vellinge kommun är den kommun i MalmöLundregionen, efter Malmö och Lund, som har störst utpendling till Danmark i faktiska tal och är även en kommun där det vanligaste födelselandet för invånarna (efter födda i Sverige) är Danmark.

Vellinge kommuns synpunkter

Vellinge kommun anser att miljökonsekvensrapporten är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

Vellinge kommun förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Vellinge kommun framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport (se bild).
Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

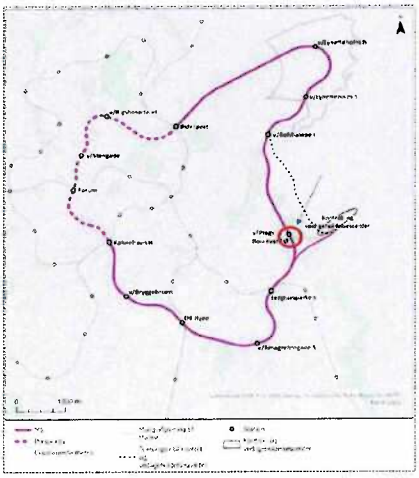


Bild: Malmö stad 2024. Bearbetad illustration förgreningskammare.

Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.
Prognosen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i

VELLINGE KOMMUN

Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Vellinge kommun delar den gemensamma målbild av högklassig regional kollektivtrafik 2035 i MalmöLundregionen som antagits av 11 skånska kommuner i *Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035* och som förutom en Öresundsmetro även innehåller spårburen trafik (lightrail/spårväg) mellan Malmö och Falsterbonäset (tätorterna Tygelsjö-Hököpinge-Vellinge-Höllviken-Skanör-Falsterbo).

Vellinge kommun önskar en fortsatt god dialog med storstadskommunerna om regionens utveckling och vill särskilt lyfta möjligheten att utreda alternativa möjligheter att ansluta en Falsterbobana till en framtida Öresundsmetro.

Utöver det vill Vellinge kommun framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller Vellinge kommun att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Vellinge kommun vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.

Carina Wutzler
Kommunstyrelsens ordförande
Vellinge kommun

VELLINGE KOMMUN

2024-09-16 1 (1)

Kommunförvaltningen **Delegeringsbeslut** Dnr: Ks 2022/685.710

Rickard Persson
Översiktplanarkitekt

Yttrande över Miljökonsekvensrapport Metrolinje M5 – Öresundsmetron

Ärendebeskrivning

Metroselskabet, Köpenhamns kommun sökte den 20 juni 2022 om påbörjande av miljövärderingsprocess för metrolinje M5. Projektet är av en sådan karaktär, att det kräver att miljöpåverkan belyses i en miljökonsekvensrapport (VVM) för etablering och drift. Köpenhamns kommun är tillsammans med danska Trafikstyrelsen myndighet för miljövärderingen av projektet.

I miljökonsekvensrapporten undersöks både en sydlig lösning som går från København H via Amager till Lynetteholm och vidare till Østerport samt en nordlig lösning, som går från Østerport till Lynetteholm.

Miljökonsekvensrapporten är utställd för synpunkter till den 26 september 2024. Vellinge kommun har genom Kommunstyrelsens ordförande beslutat att avge synpunkter som ett brådskande ärende.
Vellinge kommuns yttrande bifogas.

Delegeringspunkt

Punkt A.1 (beslut i ärenden som är så brådskande att kommunstyrelsens avgörande inte kan avvaktas) i delegeringsordning beslutad av Kommunstyrelsen 2024 02-26 § 43.

Beslut

Vellinge kommunstyrelses ordförande beslutar att bifogade yttrande över "Miljökonsekvensrapport Metrolinje M5" skickas till Köpenhamns kommun.

Underskrift

Beslutande

Carina Wutzler
Kommunstyrelsens ordförande

Beslutet skickas till

Köpenhamns kommun.

POST 235 81 Vellinge
BESÖK Norrevångsgatan 3
TELEFON 040-42 50 00
FAX 040-42 04 77
E-POST vellinge.kommun@vellinge.se
WEBB www.vellinge.se
BANKGIRO 5896-1467
ORG.NR 212000-1033

Svar til: Høring 64791 af: Karin Gerdorf

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
355

INDSENDT AF
Karin Gerdorf

BY
1432

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66, 1.th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metroprojekt og dets påvirkning af Margretheholm

Til rette vedkommende,

Jeg ønsker hermed at indsende et høringssvar i relation til det planlagte metroprojekt og den potentielle påvirkning af Margretheholm, med særligt fokus på de rekreative områder, havnemiljøet, samt støj og vibrationer som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

1. Inddragelse af Rekreative Områder
   Det er dybt bekymrende, at næsten hele det grønne friareal bag bebyggelsen "Udsigten" vil blive inddraget som byggeplads. Dette område anvendes i høj grad til rekreative formål såsom gåture, boldspil, afslapning og hundeluftning. Det er et vigtigt åndehul for beboerne i området, og en afspærring af stierne i anlægsfasen vil i væsentlig grad reducere kvaliteten af beboernes muligheder for at benytte de få grønne områder, der er til rådighed.
2. Margretheholms Havn
   Den planlagte brug af den vestlige halvdel af Margretheholms Havn som byggeplads, herunder fjernelsen af fire lystbådebroer, vil have betydelige konsekvenser for havnens brugere og miljøet omkring havnen. Adgangen til havnen vil blive markant forringet, og det vil forstyrre både sejlads og andre maritime aktiviteter. Disse aktiviteter bidrager i høj grad til områdets rekreative og sociale liv, og en reduktion i disse muligheder er derfor uacceptabelt.
3. Støj og Vibrationer
   Den øgede støj og vibrationer, som projektet vil medføre, udgør en væsentlig sundhedsmæssig og trivselsmæssig udfordring for beboerne på Margretheholm, især for dem, der bor tæt på byggepladsen, da værelserne i lejlighederne ligger mod metroen. Støj fra anlægsarbejde og ramning af pæle vil forstyrre dagligdagen og skabe stress hos mange beboere. ligesom den daglige drift af en metro, der ligger over jorden, ikke vil kunne holde sig indenfor de anbefalede grænseværdier og derved udgøre en sundhedsskadelig risiko for beboerne. Desuden kan arbejdet uden for normale arbejdstider, herunder om aftenen og natten, yderligere forværre situationen. Jeg opfordrer til, at støjgrænserne respekteres, og at arbejdstiden holdes inden for

de normale tidsrammer. Eventuelle nødvendige undtagelser bør varsles i god tid, og der bør tilbydes kompensation til de mest berørte beboere.

Underjordisk metro og sikkerhedsmæssige fordele
Som nabo til kritisk infrastruktur, herunder kraftvarmeværket og benzinøen, ser jeg også fordele ved en underjordisk metro. Denne løsning vil ikke blot reducere nogle af de ovennævnte gener, men den kan også have en sikkerhedsmæssig gevinst i tilfælde af en alvorlig nødsituation. Underjordiske faciliteter kan fungere som beskyttelsesrum i tilfælde af angreb og kan potentielt udstyres til at fungere som tilflugtssteder med mad, vand og medicin. En sådan løsning kunne styrke områdets robusthed i tilfælde af en krisesituation.

Jeg håber, at ovenstående betragtninger vil blive taget med i den videre planlægning, og at der findes løsninger, der kan reducere de negative konsekvenser for Margretheholm og dets beboere. En metro er en vigtig del af den fremtidige infrastruktur, men det er essentielt, at dens anlæggelse sker med respekt for både miljøet og befolkningens trivsel. Derfor skal metroen føres i tunnel og ikke over jorden.

Med venlig hilsen,

Karin Gerdorf

Svar til: Høring 64791 af: Vala Olafsdottir

APPLICATION DATE
16. september 2024

SVARNUMMER
354

INDSENDT AF
Vala Olafsdottir

BY
Copenhagen S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 8a

HØRINGSSVAR

Axel Heides Gade: Der er planer om utrolig stor aktivitet på en meget lille plads. 10.000+ cyklister som suser forbi fra flere retninger på vej til/fra Bryggebroen. Passagerer fra Havnebussen, som også lægger til ved samme plads og så disse x antal tusinde metro passagerer. Hvad med cykelparkering, afsætningspladser/bilparkering, noget der altid følger med stationer i kollektiv banetrafik. Inddrager man hele Axel Heides Gade til formålet?

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Berg Palm

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
353

INDSENDT AF
Rasmus Berg Palm

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66

HØRINGSSVAR
Kære Københavns borger repræsentation. Jeg vil på det kraftigste opfordre jer til at føre metroen under jorden omkring Refshaleøen/Lynetten/Margretheholmen. Det vil være en enorm forringelse af min og min families livskvalitet hvis metroen føres over jorden. Den vil tage min udsigt til vandet da jeg bor på 2. Sal og erstatte den med en metro. Den vil tage det rekreative grønne område bag Margretheholmen som vi bruger til bål, spejder, fodbold, bihold, bygge huler og leg. Den vil tage Lynetten som vi er rigtigt glade for. Den vil tage min fred og ro og erstatte det med støj. Den vil tage rigtigt meget af det som netop gør Margretheholmen til et attraktivt sted at bo for mig og min familie. Jeg håber inderligt at i istedet vil vedtage at den skal ligges i jorden hvor metroer nu engang hører bedst hjemme. Brug de ekstra penge det kræver og gør det rigtigt i første omgang. I får ikke en chance for at gøre det om. Udover min og min families livskvalitet vil det også koste os rigtig mange penge. Vi vil blive nødt til at flytte, og vi vil blive nødt til at sælge til en betydeligt lavere pris. Hvem gider at købe en lejlighed med udsigt til årevis af bygge kaos og støj efterfulgt af mere støj når metroen så endelig står? Det vil koste os rigtigt mange penge som vi ikke ved hvor vi skal finde, og det er ikke noget vi selv er skyld i eller kan gøre noget ved. Det synes jeg grundlæggende ikke er retfærdigt. Selv hvis metro selskabet eller andre tilbyder at købe vores lejlighed vil det være til markeds prisen hvilket jo vil tage fremtiden i betragtning som beskrevet ovenfor. Nu har jeg beskrevet hvordan det vil påvirke mig og mine, men jeg er jo selvfølgelig ikke specielt unik. Vi bor omkring 2000 herude på Margretheholmen som alle vil blive påvirket. Nogle mere andre mindre. Jeg syntes at Lynetteholmen og tilhørende metro og vejforbindelse er udmærkede ideer. Jeg ser behovet for flere boliger i dette dejlige område. Og en metro er en god løsning. Så længe at denne føres under jorden hvor den ikke forringer livet for områdets beboere. Vh, Rasmus og familie.

Svar til: Høring 64791 af: Camilla Andersen

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
352

INDSENDT AF
Camilla Andersen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Artillerivej 100 C, 1 TV

HØRINGSSVAR

Nej tak til metrolinje M5 ved Axel Heides Gade.

Svar til: Høring 64791 af: Karl Hedeager Ovesen

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
351

INDSENDT AF
Karl Hedeager Ovesen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privat

BY
St.Heddinge

POSTNR.
4660

ADRESSE
Højgårdsvej 6 Holtug

HØRINGSSVAR

Mine indvendinger mod det nordlige forløb af Metrolinie 5 er, at det samfundsøkonomisk er helt uholdbart ud over at man ødelægger en velfungerende lystbådehavn med over 700 pladser og et grønt område for 2000 beboere i boligområde Udsigten på Margretheholmen. De planlagte boligområder på Refshaleøen, Prøvestenen og Kløvermarken skal stoppes for ikke at ende op i en kæmpe metropol, der åbenbart skal være bilfri omgivet af utallige motorveje og anden trafikinfrastruktur. Den enorme øgning af pendlertrafikken mod hovedstaden skal reverseres. København har de sidste 30 år suget arbejdspladser til sig og efterladt det øvrige Sjælland og øer i en sørgelig forfatning af hendøende provinsbyer uden arbejspladser. Kunne man få vendt denne udvikling ville det være lykkeligt for alle parter. Trængselsproblematikken kunne aftage, ingen bør bo med mere end 30 min. transporttid. Behov for nye boligområder fjernes i takt med at provinsen igen gøres attraktiv. Uden boliger på Lynetteholmen, Prøvestenen og Kløvermarken er der ikke behov for den nordlige del af Metrolinie 5 og en formodet motorvej til Lynetteholmen.

Københavns kommune (Havn og By) øjner en økonomisk gevinst ved anlæggelse af Lynetteholmen, idet det bliver staten, der skal afholde udgiften til trafikinfrastruktur. Anlæggelsen af Lynetteholmen sker under dække af klimasikring. En effektiv klimasikring kunne meget billigt være udført som et dige uden de katastrofale følger af iltsvind for Østersøen og den Botniske bugt og den enorme miljøbelastning hele opfyldningen udgør.

Der er ikke meget bæredygtighed i Lynetteholmen og nordlige del af Metrolinie 5

Svar til: Høring 64791 af: Anna Fritzson

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
350

INDSENDT AF
Anna Fritzson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Kristianstads kommun, kommunledningskontoret

BY
Kristianstad

POSTNR.
29180

ADRESSE
Västra Storgatan 12

HØRINGSSVAR

Remissvar Miljökonsekvensbeskrivning för M5

MATERIALE:
miljokonsekvensbeskrivning av m5.pdf
skrivelse yttrande gallande miljokonsekvensbeskrivning m5.pdf

Kristianstads kommun

TJÄNSTEUTLÅTANDE 1 (2)

Kommunledningskontoret
Samhällsutvecklingsavdelningen
Elisabet Farner
044-132698
elisabet.farner@kristianstad.se

2024-08-16

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Remissvar Miljökonsekvensbeskrivning av M5

Ärnr KS 2024/1005

Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsens arbetsutskott

- Skicka bifogad skrivelse gällande miljökonsekvensbeskrivning av M5 till Köpenhamns kommun som Kristianstads kommuns remissvar.

Sammanfattning

En Öresundsmetro är ett viktigt framtidsprojekt som kan lösa de kapacitetsutmaningar som nuvarande Öresundsförbindelse har. Kristianstads kommun är en del av Greater Copenhagen och har tidigare ställt sig bakom metrolinjen M5, med dragning norrut, och förordat en miljökonsekvensbeskrivning av en sådan metrolinje.

Den miljökonsekvensbeskrivning som nu tagits fram är väl genomarbetad och har flera positiva samhällsekonomiska effekter.

Kommunledningskontoret förordar att en metrolinje går mellan København H och Østerport via Lynetteholm. En sådan lösning kommer underlätta för att ansluta en framtida Öresundsmetro till linje M5 i Köpenhamn.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2024-08-16.

Yttrande remiss Miljøkonsekvensrapport for M5, 2024-08-16.

Miljøkonsekvensrapport for M5, maj 2024.

Ärendet

I Köpenhamn pågår arbete med planering av en ny metrolinje. Linjen M5 är relevant för en framtida Öresundsmetro, då detta linjealternativ kan dras mellan centrala Köpenhamn och Malmö C. En sådan linje skulle underlätta persontrafiken över Öresund och minska trycket på Öresundsbron, som blir en flaskhals för både person -som godstrafik.

Kristianstads kommun har tidigare yttrat sig i ärendet gällande idéfasremiss för metrolinjen (KS 2022/1135) och förordat då att metrolinjen M5 skulle inkludera en miljökonsekvensbeskrivning. Kristianstads kommun är en del av Greater Copenhagen och en framtida Öresundsmetro skulle gynna regionens tillväxt och attraktionskraft.

Projektkonsortiet för metrolinjen har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning och Köpenhamns kommun har öppnat för intressenter att yttra sig i ärendet fram till den 26 september 2024.

Kommunledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att ställa sig bakom miljökonsekvensbeskrivningen för M5 så att Öresundsmetron ska kunna förverkligas och att linjedragningen därför ska gå från København H till Østerport via Lynetteholm.

Barnkonsekvensanalys

Beslutet förändrar inte för barn jämfört med tidigare.

Oscar Nilsson
Biträdande kommundirektör

Malin Wildt-Persson
Tf avdelningschef

Beslut skickas till

Ange mottagare för beslut här

Kristianstads kommun

2024-08-16

København kommune

Yttrande gällande miljökonsekvensbeskrivning av M5

Kristianstads kommun anser att miljökonsekvensbeskrivningen är gedigen och visar på stor samhällsnytta. De negativa miljökonsekvenser som utbyggnaden av metron förväntas leda till uppväger de fördelar som M5 och en framtida Öresundsmetro kommer bidra till.

Öresundsmetron är ett viktigt framtidsprojekt som kan lösa flera av de flaskhalsar som den nuvarande Öresundsförbindelsen väntas få i samband med ökad kapacitetsbelastning, i synnerhet med Fehrman Bältförbindelsens öppnande år 2029. En Öresundsmetro kommer kunna sammanlänka Köpenhamn med Malmö och därmed öka integrationen inom Greater Copenhagen.

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.



Bild: Malmö stad 2024. Bearbetad illustration förgreningskammare.

Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Prognosen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Kristianstads kommun, som en del av Greater Copenhagen, förespråkar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm, eftersom detta på sikt kan leda till att en Öresundsmetro kan anslutas till metrolinjen i Köpenhamn.

Kristianstads kommun vill även lyfta vikten av fortsatt arbete för att

Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport.

Därtill förordar Kristianstads kommun vikten av att följa utvecklingen av utredningarna kring hur Öresundsmetron kan anslutas i Malmö och Köpenhamn. Denna Öresundsförbindelse är ytterst viktig för att minska sårbarheten hos gods - och persontrafiken i södra Sverige och Köpenhamn, möta kommande kapacitetsutmaningar och bidra till att Greater Copenhagen blir en attraktiv arbetsmarknadsregion med hög tillväxt.

Svar til: Høring 64791 af: Lars Berger

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
349

INDSENDT AF
Lars Berger

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Woltersgade 7a, 3.

HØRINGSSVAR

Metrolinje ødelægger Margretheholms Havn med sejlklubben Lynetten

Vedrørende punkt 2.8, rekreative forhold. En splitning af havnen på vand- og landareal ødelægger det vigtige klubliv med død for havnen og klubben til følge. Bygningen af metrolinjen direkte igennem den flotte havn med det attraktive miljø, der skaber stemning og et åndehul i byen for byens beboere, bringer fare for at ødelægge hele havnen. Det er der flere årsager til: For det første vil selve metrolinjen indtage halvdelen af havnene, der ikke kan bruges længere. Hvis man flytter denne halvdel ud foran klapbroen, forbedrer dette desværre ikke situationen. Splittelsen af vandareal vil nemlig splitte klubbens medlemmer i et to-klasse-samfund. De økonomiske konsekvenser af flytningen for havnen er derudover utilstrækkeligt belyst. For det andet betyder metrolinje igennem havnen også inddagelse af landareal, der vil ødelægge det vigtige miljø, der er etableret omkring klubhus med restaurant, værft, sejlerbutik og ungdomsareal for unge sejlere. Det er netop dette miljø, der med de mange forskellige interessepunkter skaber et vigtigt, naturligt mødested for klubbens medlemmer og besøgende, der er afgørende for det attraktive rekreative miljø omkring en havn, hvor livet i havnen tiltrækker både sejlere som øvrige beboere og tourister.

Konsekvenser

Skulle metroen bygges med linjeføring igennem havnen, er det med henblik på opretholdelsen af de rekreative forhold afgørende at etablere en havn, der af brugerne opleves som helhed - altså en havn, hvor alle medlemmer har lignende og tilgængelige adgangsforhold. Deruover er det vigtigt at give plads til et naturligt mødested, hvor medlemmerne og besøgende naturligt kan møde hinaden. Dette kan umiddelbart ikke ske ved bare at flytte halvdelen af havnen uden for klapbroen, da det netop vil resultere i en splittet havn, endnu værre, hvis en del af havnen flyttes til Prøvestenen. Klubben og havnen vil mangle det naturligt mødested og tilgængelige, ens adgangsforhold for alle medlemmer med ødelæggelse for havnens attraktive miljø til følge. En tunnelløsning kan hjælpe meget, såfremt landareal ikke inddrages i for stor grad.

Jeg håber, at borgerrepræsentationen vil se på disse forhold og huske, at sikring af havn ikke bare kræver sikring af et antal havnepladser, men også etablering af tilhørende landareal med et tilhørende, naturligt mødested omkring de nævnte faciliteter i forholdvis tæt afstand fra hinanden, så klubliv kan opstå og bidrage til et attraktivt miljø for både medlemmer og besøgende.

Med venlige hilsener

Lars Berger, langvarigt medlem af Sejlklubben Lynetten

Svar til: Høring 64791 af: Marie Hesseldahl

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
348

INDSENDT AF
Marie Hesseldahl

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 154

HØRINGSSVAR

Det vil være en stor fejl, hvis der fremsættes forslag til anlægslov for M5 uden der foreligger sammenlignelige beregninger af den samlede trafiksituation fra Metroselskabet og Sund & Bælt. Jeg savner, at miljøkonsekvensrapporten for M5 inddrager de varige effekter og samspillet med andre trafikprojekter i området, såsom:

1. Refshalevej/Miljøkonsekvensvurdering ved Minebådsgraven
2. Trafik i forbindelse med byudvikling af Refshaleøen
3. Jordtransport og jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen
4. Østlig ringvej

Københavns Kommune har bedt Sund og Bælt om at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af 600 meter af Refshalevej. Dette skal danne grundlag for en udvidelse af vejen, hvilket kan forringe det historiske forsvarsanlæg. Det er en kortsigtet løsning at fokusere på øget trafik på Forlandet/Refshalevej i stedet for at se på mere varige løsninger. Fx vil de smukke omgivelser på Refshalevej kunne opgraderes til at prioritere ”bløde trafikanter”, som vil kunne nyde naturen og det historiske voldanlæg, mens de bevæger sig forbi gående eller på cykel.

Jeg er bekymret for, at man isolerer hvert af kommunens store trafikprojekter, hvilket kan føre til manglende overblik og oversete afhængigheder mellem de parallelle projekter. Anlægsfasen af M5 kan fx øge trafikken på Refshalevej, hvilket vil påvirke beboerne på Margretheholmen og ødelægge kulturarven langs vejen. Københavns kommunes vision for en cykelby er helt fraværende i det fremlagte.

Byudviklingen på Refshaleøen vil kræve mindst en firesporet vej, hvilket bør tænkes sammen med metroens placering i en samlet trafikkorridor. En nedgravet løsning kunne være fordelagtig.

Margretheholmen er allerede belastet af trafik- og støjgener fra Lynetteholmen. Der bør desuden regnes på en risikoscenarie, hvor Østlig Ringvej ikke etableres.

Jeg er bekymret for de akkumulerede påvirkninger fra de forskellige projekter. Endelig bør der gennemføres mere detaljerede beregninger af mulige støjgener ved ændringerne.

Mvh. Marie

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Rafn

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
347

INDSENDT AF
Charlotte Rafn

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Sankt Jakobs Gade

HØRINGSSVAR

Jeg undrer mig over at Operaen(Arkitektskolen mm.) ikke er tænkt ind i den nye Metrolinje- især da der planlægges et stop v.Refshaleøen???

Alle europæiske storbyer har et seperat stop ved deres Operahus, i Berlin hele 3. opkaldt efter de 3 Operahuse.Ud over at dette vil vise København som en ægte storby, vil det så sandelig også være en kærkommen hjælp til publikum som ikke ønsker at ankomme i bil.Vi hører jo også kontant at vi skal have mindre biltrafik i byen...dette kunne bidrage hertil.

mvh.

charlotte Rafn

Svar til: Høring 64791 af: Jacob Nedergaard

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
346

INDSENDT AF
Jacob Nedergaard

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Flyhangargade 32

HØRINGSSVAR

København, Margretheholmen 15. september 2024

Kære Københavns Kommune

Mange tak for muligheden for at blive hørt i forbindelse med bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten og udkast til § 25-tilladelse ift. den kommende metrolinje M5, der skal koble Refshaleøen og Lynetteholm til resten af byen.

Helt overordnede savner jeg, at miljøkonsekvensrapporten inddrager betragtninger omkring de varige effekter og samspil med de omkringliggende områder og samfund generelt. Et stort anlægsprojekt som M5 bør som minimum tænkes sammen med potentielle positive og negative effekter ved de andre trafikprojekter, som Københavns Kommune har på tegnebrættet i samme område. Her tænker jeg særligt på følgende:

1. Refshalevej/ Miljøkonsekvensvurdering ved Minebådsgraven
2. Trafik i forbindelse med byudvikling af Refshaleøen
3. Jordtransport og jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen

Refshalevej

Københavns Kommune har sat Sund og Bælt til et gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af 600 udvalgte meter af Refshalevej. Denne undersøgelse skal bl.a. danne grundlag for en anlægslov, der

muliggør en udvidelse af vejen og samtidig en forringelse af det historiske forsvarsanlæg.

Som udgangspunkt er begge projekter en del af en bredere indsats for at forbedre byens infrastruktur og gøre den mere bæredygtig og sikker for alle trafikanter på langt sigt.

Som borger kunne jeg godt savne nogle overvejelser omkring hvordan man forventer at de to projekter hænger sammen? Personligt har jeg en bekymring for, at man isolerer hvert enkelt trafikprojekt på en kunstigt afgrænset måde, med risiko for at man mister overblikket og ikke får øje på de afgørende interne afhængigheder.

Anlægsfasen af M5 vil evt. betyde yderligere mere trafik via Refshalevej, hvilket vil have store konsekvenser for de mange mennesker – Og mange børn i særdeleshed – der har Margretheholmen som rammen om deres daglige liv. Samtidig vil øgede trafik på Refshalevej ødelægge værdifuld kulturarv, som ikke kan genskabes, ligesom den unikke og fine skala langs Refshalevej spoleres.

Refshalevej er kendetegnet ved åbningen i den gamle bymur, små gamle bygninger tæt ved vejen og de fine naturlommer. Det virker uforståeligt at spolere et uerstatteligt, unikt og værdifuldt bynært område - der tilmed huser markant kulturarv - for en trafikal belastning der åbenlyst favoriserer motoriseret og tung trafik på bekostning af de bløde trafikanter.

Byudvikling af Refshaleøen

En del af rationalet bag etablering af metrolinjen M5 er, at der inden for en overskuelig fremtid vil blive byudviklet på Refshaleøen, hvor der bl.a. forventes at skulle etableres tæt beboelsesbyggeri.

Københavns Kommunes økonomiforvaltning vurderer selv, at denne byudvikling vil forudsætte en vej med mindst firespor til motoriserede trafik. I dag et der kun et spor på Refshalevej.

I forbindelse med miljøkonsekvensrapporten af M5 kunne jeg ønske mig, at man tænkte trafiksituationen sammen. Eftersom man allerede nu ved, at kommunen får brug for at etablere en større trafikerede vej fx øst om beboelsesejendommen "Udsigten" på Margretheholmen, burde denne tænkes sammen med placeringen af metroen i en samlet "trafikkorridor". I samlet vurdering kunne man så med fordel regne på fordelene ved at placere den samlede trafikkorridor i en nedgravet løsning.

For at opnå den bedste trafikale løsning med færrest mulige gener for både bløde trafikanter, miljøet og historiske forhold er der behov for at Københavns Kommune tør læne sig frem og tænke de lidt længere sigtede planer ind i det store anlægsprojekt, som etableringen af M5 bliver.

Jordtransport og jordopfyldning/etablering af Lynetteholmen

Området på Margretheholmen er allerede i dag belastet af trafik- og støjgener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt.

Jeg er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger som de forskellige projekter vil give tilsammen. Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret. Hvordan vil anlæggelse af en ny metrolinje spille sammen hermed?

Jeg vil gerne appellere til, at Københavns Kommune går i dialog med By og Havn omkring muligheden for, at mere af den motoriserede trafik til Refshaleøen i anlæggelsesfaserne kan foregå via den "jordvej" der er etableret bag om Amager Bakke (ARC).

Fortsat en meget usikker skolevej fra Margretheholmen til Christianshavn

Jeg konstaterer, at man fra politisk side ikke har prioriteret at implementere en sikker skolevej fra Margretheholmen til Christianshavn på nuværende tidspunkt på trods af kommunens egne forundersøgelser, der viser, at dette er en nødvendighed.

Ved øget trafik i området vil de farlige trafiksituationer med bløde trafikanter (heraf mange børn) uvægerligt øges. De farlige situationer opstår typisk de smalle steder på skolevejen, hvor tung trafik og cyklende skolebørn skal dele pladsen på vejen, og det kræver ekstrem agtpågivenhed af alle implicerede at undgå ulykker.

Taget i betragtning at det er skolebørn – og herunder naturligt nye trafikanter – og tung trafik, der er tale om, er det rigtig uheldig og farlig nedprioritering.

Konklusion

Vi vil gerne opfordre Københavns Kommune til at fremlægge en mere sammenhængende vision for området både ift. sikre trafikforhold for blødetrafikanter, biodiversitet, CO_2 udledning og sikring af bevaringsværdige fortidsminder end den der afspejler sig i kommunens hidtidige arbejde.

Jeg ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh.

Jacob Nedergaard

Svar til: Høring 64791 af: Nina

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
345

INDSENDT AF
Nina

BY
Kbh ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Sionsgade 12, 4tv

HØRINGSSVAR

Til kk, jeg henvender mig ifm projektet metrolinje 5. Jeg har nær familie ude på margretheholmen og ser det som et roligt og rekreativt område. Jeg vil væres ked af en ny metrolinje ødelagde dette for beboerne og besøgende ved en højbane og håber I vil lave den nye metrolinje under jorden, således det kan bibeholdes at være et naturligt område og beboerne samt besøgende kan have meget glæde.
Mvh Nina

Svar til: Høring 64791 af: Hanne Halvorsen

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
344

INDSENDT AF
Hanne Halvorsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Rodosvej 44, St

HØRINGSSVAR

Som beboer på Amager, virker det til at metrobyggeriet vil være mere til gene end til gavn. Det opleves ikke et behov for en ny metrolinje, da den eksisterende metro samt anden offentlig trafik dekker behovene. Vil det være muligt at knytte metroen til Lynetteholmen til den eksisterende linje m2 i stedefor?
Legepladsen ved Sundbyøsterplads er meget brugt af alle børnene i området, og det vil opleves som en væsentlig gene at den bliver lukket. Byggeriet vil også være meget generende for børnene der går på Sundbyøster skole.

Svar til: Høring 64791 af: Kirsten Schäffner

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
343

INDSENDT AF
Kirsten Schäffner

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Brønshøjholms Allé 16

HØRINGSSVAR

Bevar vores livskvalitet for Lynetten sejlklub og de nye beboerne på Margreteholm, det vil medføre en del støj med en højbane.

hvad med alle de børn der skal leve på Margretheholm.

Det værste for min familie, børn børnebørn, er vi blev meldt ind i sejlklubben i 1980 hvor skal vi tilbringen resten af vores liv og sejle fra.

Tænk over det, dem der var ude på Lynetten og holde foredrag, var unge mennesker, kunne tale om flagermus og træer, det virkede som det var vigtigere en os mennesker.

Svar til: Høring 64791 af: Claus Ørskov

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
342

INDSENDT AF
Claus Ørskov

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Medlem af S/K Lynetten

BY
København K

POSTNR.
1174

ADRESSE
Rosengården 13, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

En metroforbindelse mellem Praghs Boulevard og Refshaleøen skal ligges i en tunnel. Margretheholms Havn vil herved ikke være påvirket af byggeriet.

Vælges en anden løsning, skal det tilsigtes, at Margretheholms Havn vedbliver at være samlet på et sted, og at det nuværende antal bådpladser og landareal kompenseres 1:1.

De øvrige scenarier i rapporten har alle ødelæggende konsekvenser for Margretheholms Havn. Med det beskrevne vil 55% eller mere af havnens nuværende havnepladser blive fjernet, og kun i begrænset omfang foreslås der kompensering med anlæg af yderligere havnepladser i bassinet mellem østmolen og dæmningen. Karakteren af det foreslåede område til kompensation betyder, at det arealmæssigt ikke vil kunne udnyttes lige så intensivt. Ud af knap 450 bådpladser ud af 720 (60%), vil det tilbudte areal måske kun kunne give plads til 100 både.

Hvis tunnel fravælges, skal linjeføringen over Margretheholms Havn justeres, så færrest muligt bådpladser bliver berørt.

Det fremgår ikke i rapporten, at vandet, som tilbydes som kompensation, allerede anvendes til sejlads for børn og unge i vores juniorafdeling. Med opførelsen af Margretheholms Bro og tilhørende dæmning er forholdene for juniorsejlads ved Margretheholms Havn i forvejen blevet voldsomt forringet. Bassinet fra østmolen på Margretheholms Havn og ud mod Øresund har tidligere været træningsområde for uerfarne juniorer, som havde mulighed for at træne beskyttet mod vind og bølger i dette område før, at de begav sig ud på Øresund. Juniorerne anvender i dag området mellem østmolen og dæmningen til dette formål. Med kompensation for opførelse af metrolinje, vil dette område også blive inddraget.

Anlæg af havnepladser i bassinet mellem østmolen og dæmningen vil desuden yderligere komplicere passage af broen ifm. åbningstider, da havnens inderbassin allerede i dag er begrænset. Det giver udfordringer ved manøvrering, når der ventes på broåbning med risiko for sammenstød, når flere både venter samtidigt i inderbassinet.

Grundlæggende har rapporten ingen beskrivelse af det miljø, som S/K Lynetten og Margretheholms Havn udgør. Hermed er det også ubelyst, hvad det betyder for de borgere, som i dag anvender området. Havnen og klubben udgør i et unikt fællesskab Danmarks største selvbyggerhavn. Her har medlemmer for nu 50 år siden for egne midler anlagt en havn for småbåde. Traditionen er siden fortsat, hvor en havn for småbåde med adgang til havet for borgere, der ikke nødvendigvis har den store formue, er mulig gennem samarbejde mellem klubbens medlemmer. Her bidrager nye såvel som gamle medlemmer til at vedligeholde havnen. Samtidig er det også en arbejdsplads med ansatte, som varetager den daglige drift, såvel som erhvervsdrivende med restaurant, bådproviantering og skibsværft. En omdannelse af 55% af havnen til midlertidig byggeplads og efterfølgende metro med vold eller på højbane, vil ubetinget have blivende konsekvenser for det sociale og kulturelle fællesskab, som sejlklubben og havnen i dag udgør.

En sejlklub er et fællesskab mellem mennesker som også kan se i fx kolonihaveforeninger. Vel kan en båd forlade havnen på kort tur eller langfart, men fællesskabet i Margretheholms Havn er for rigtig mange af medlemmerne en væsentlig del af deres liv. Her bruger de deres fritid på båden – for at holde fri eller vedligeholdelse. Samtidig er det her, at kontakten til andre medlemmer opstår, og hvor man lærer om det praktiske såvel som det kulturelle om sejlads. Klubbens tradition for frivillighed er i det sociale fællesskab en særlig egenskab, der også skaber relationer, hvor der deles alt fra gode råd om vedligeholdelse til fællesskab om sejlads i teorien såvel som i praksis. Beskrivelsen af dette miljø er en udeladelse i konsekvensrapporten, som set fra dette perspektiv er graverende. I rapporten er der et fint fokus på biodiversitet med kompenserende flagermuskasser, men ikke på, hvordan man sikrer, at de menneskelige værdier bevares.

Rapporten beskriver omfattende konsekvenser for Margretheholms Havn og omkringliggende områder. Desværre er rapportens beskrivelser af Margretheholms Havn på flere områder ikke dækkende:

- Det fremstår af rapporten, at man ikke har været i dialog med brugerne af området
- Konsekvensen for sociale og kulturelle værdier er ikke belyst
- Der er ikke en konkret belysning af antallet af berørte bådpladser og rammerne for at kompensere i nærområdet
- Kompensation angivet i rapporten ift. vand og land svarer ikke til det område der afgives
- De områder der peges på til kompensation anvendes allerede til andre aktiviteter
- Byggepladsen inddrager klubhus, værkstedsområder og medlemsskure
- Populært slæbested brugt af bådejere i hele hovedstaden vil blive nedlagt
- Mulighed for kajak- og robådsoverbæring fra Københavns Havn vil blive yderligere kompliceret

Grundlæggende kan det undre, at man med en højbane eller dæmning påtænker at lave en metrolinje med station (Lynetteholm) på et område, hvor der ikke kommer til at bo mennesker 15-20 år efter, at stationen står færdigbygget samtidig med, at man aktivt ødelægger områder, hvor der i dag aktivt leves. S/K Lynetten hjemhørende i Margretheholms Havn har 1.200 medlemmer. Dertil kommer familie og sejlende gæster og besøgende fra byen. Ved siden af havnen berøres samtidig godt 2.000 beboere. I det perspektiv er det oplagt at vente med at bygge stationen på Lynetteholm og i stedet investere i en langsigtet løsning, der tager hensyn til de mennesker, som anvender området i dag.

Svar til: Høring 64791 af: Adam

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
341

INDSENDT AF
Adam

BY
København s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Vatnavej 28

HØRINGSSVAR

Fra DR Byen til Amagerbrogade S går linjeføringen lige under et villakvarter. Ved at flytte linjeføringen ganske lidt, kan den gå under et parkområde og parkeringsområde i stedet, så den ikke går lige under husene. Så jeg synes, at I skal flytte linjeføringen, så færrest muligt beboere er generet, når metroen er i drift. Linjeføringen skal gå som vist med den sorte streg på vedhæftede tegning.

MATERIALE:
metro1.jpg

metro1_0.jpg



Svar til: Høring 64791 af: Rixon Thomas

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
340

INDSENDT AF
Rixon Thomas

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Det Kongelige Teater

BY
Lyngby

POSTNR.
2800

ADRESSE
Frem 27

HØRINGSSVAR

Et stop på Operaen please!

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Nøhr Engelbrekt Poulsen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
339

INDSENDT AF
Henrik Nøhr Engelbrekt Poulsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Ny

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 7. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring og modstand mod forslaget om at føre dele af den kommende metrolinje over jorden, især på Margretheholmen. Margretheholmen er en bydel med ca. 2000 beboere, hvor især børnefamilier nyder de grønne områder til rekreation og afslapning. En overjordisk løsning vil have betydelige negative konsekvenser for området og dets beboere. Jeg vil gerne fremhæve følgende argumenter:

1. **Bevarelse af livskvalitet**: Ved at etablere en tunnel gennem Margretheholmen bevares livskvaliteten for de ca. 2000 beboere. De grønne områder er essentielle for beboernes trivsel og bruges flittigt til rekreation, fodbold, crossfit, rundbold og afslapning. En højbane vil afskrække folk fra at bruge disse områder, da ingen ønsker at spille fodbold eller slappe af ved siden af en støjende og visuelt forstyrrende højbane.
2. **Ødelæggelse af havnemiljøet**: Selvom dele af havnen vil blive rykket, vil den blive massivt påvirket ved etablering af en højbane - det oprindelige havnemiljø vil blive ødelagt. En underjordisk løsning vil bevare havnens karakter og sikre, at området forbliver attraktivt for både beboere, bådejere og besøgende.
3. **Reduktion af støj og vibrationer**: En underjordisk metro vil reducere den støj og de vibrationer, der ellers vil forstyrre beboernes hverdag både under konstruktionen og når metroen er i drift. Dette er afgørende for at opretholde et roligt og behageligt bo-miljø.
4. **Visuel forurening**: En højbane vil aldrig blive en del af naturen og vil være skæmmende for de lejligheder, der får udsigt hertil. Udsigten til vand vil blive erstattet af grå beton, hvilket vil forringe områdets æstetiske værdi.
5. **Fald i ejendomsværdier**: Lejlighedsværdierne vil falde, hvis en højbane opføres tæt på boligerne. En underjordisk løsning vil bevare værdien af boligerne i området, hvor ekspropriation derfor kan undgås. Dette er vigtigt for at sikre økonomisk stabilitet for beboerne.
6. **Manglende æstetisk værdi**: I de bydele, hvor man har ført metroen over jorden, er der ikke et eneste sted, hvor den pynter i landskabet. En højbane vil være en øjebæ og vil ikke bidrage positivt til områdets visuelle udtryk.

7. **Minimering af tung trafik**: Anlæggelse af en tunnel vil minimere den tunge trafik og transport af materialer, som vil påvirke trafiksikkerheden og skabe trængsel i området under byggefasen. Dette vil forbedre sikkerheden og reducere generne for beboerne.
8. **Mindre invasivt anlægsarbejde**: Anlægsarbejdet vil være mindre invasivt og kortere varende, hvis metroen anlægges under jorden, hvilket vil minimere forstyrrelser for beboerne i området. Dette er afgørende for at opretholde en høj livskvalitet under byggeperioden.

Jeg håber, at disse argumenter vil blive taget i betragtning, og at beslutningen vil falde ud til fordel for en underjordisk løsning, der bevarer Margretheholmens unikke karakter og livskvalitet.

Med venlig hilsen,

Henrik Nøhr Engelbrekt Poulsen

Svar til: Høring 64791 af: Signe Koch

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
338

INDSENDT AF
Signe Koch

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 4, 5. tv.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metro M5 – Metrostation ved Bryggebroen

Jeg vil indledningsvist anføre, at jeg som beboer i Københavns Kommune og i bydelen, Islands Brygge - jeg er bosat på Axel Heides Gade - er meget glad for Metroen og det offentlige trafiknet med S-tog, busser, havnebussen og metroen. Jeg bruger dagligt metroen og S-togene, og jeg har siden metroens åbning i 2002 med linjerne M1 og M2, og nu også Cityringen og linjernes nye forlængelser, M3 og M4, været flittig og glad bruger af metroen. Metroen giver en meget fin offentlig forbindelse rundt i byen og til de forskellige bydele.

Som skatteborger og beboer på Islands Brygge har jeg imidlertid kraftige indvendinger mod den nye metrolinjes påtænkte station ved Bryggebroen/ Axel Heides Gade. Jeg mener ikke, at der trafikalt er et behov for denne station ved Bryggebroen. Bygning af ny station her vil samfundsøkonomisk set været uforholdsmæssig dyr og uhensigtsmæssig set i forhold til det offentlige trafiknets behov, og sammenholdt med de store miljømæssige påvirkninger, som det vil have, både for området som helhed, herunder de store trafikale udfordringer under byggeriet, samt for os beboere mht. støj, risiko for bygningsskader, væsentlige risici ved at færdes og bo i området, manglende p-pladser, ret til kompensation etc.

Det bemærkes, at jeg alene forholder mig til M5´s nye linjeføring ved Islands Brygge og den påtænkte Bryggebro station, hvor jeg bor, og ikke kommer med bemærkninger til de øvrige linjeføringer i M5, idet jeg ikke har samme lokalkendskab omkring M5´s andre berørte områder, det trafikale behov i disse bydele mv., og da det ikke er muligt at kommentere og sætte sig ind i hele det omfattende M5-projekt.

1. Trafikalt og miljømæssigt er der ikke behov for udvidelsen af metroen med en station ved Bryggebroen

Jeg kan som borger og beboer samt daglig bruger af metroen slet ikke se, at der er et trafikalt behov for at få etableret en ny linjeføring fra Københavns Hovedbanegård til Bryggebroen/ Axel Heides Gade. Hverken i dag eller i de kommende mange år. Er stationen ved Bryggebroen overhovedet nødvendig? Der er jo netop i 2024 åbnet en station ved Fisketorvet, Havneholmen metrostation. I

2024 er der tillige åbnet den nye busterminal ved Fisketorvet/ Dybbølsbro.

Set i lyset af den nuværende udbygning af Metroen med Cityringen etc. og de nye linjer i 2024 samt åbning af busterminalen ved Dybbølsbro, synes det trafikale behov dækket. Fra Islands Brygge er der således 10 min. gang til hhv. Metroen, Islands Brygge, og til metroen ved Havneholmen, samt til S-tog stationen, Dybbølsbro, og til Busterminalen. Etablering af endnu en ny metrostation på Islands Brygge, ved Bryggebroen, virker således helt overflødig, når der i forvejen er 3 metrostationer indenfor 1 kilometer af den påtænkte station på Axel Heides Gade/Bryggebroen. At bygge endnu en station i området vil primært flytte passagerer fra de eksisterende stationer, men ikke indebære flere brugere eller sikre en bedre forbindelse igennem København og ifht. de nuværende metrolinjer og transport mellem bydelene.

Det bemærkes, at miljøkonsekvensrapporten og dets analyser, beregninger etc., og de bagvedliggende for M5 anførte overvejelser bygger på oplysninger og data, der ligger flere år tilbage. På daværende tidspunkt, hvor det politisk blev vedtaget med en igangsættelse af analyse om udvidelse af Metroen med M5, forelå der ikke erfaringer og fakta om virkninger af Metroens Cityring samt de seneste nye metrolinjer, som i sommeren 2024 således er åbnet.

M5 har været på tegnebrættet i nogle år. Der er ikke her sket indregning af en opdateret/revideret behovsanalyser set ud fra 2024-aktuelle forhold, og de oprindelige forudsætninger i analysen må efterhånden forventes at have et par år på bagen. Der er sket meget i den mellemliggende tid, og nye metrolinjer og stationer er således kommet til. Efter de sidste udvidelser af metroen, er der således fortsat overhovedet et behov for station ved Bryggebroen? Spørgsmålet er videre, om de ekstra nye linjer/stationer har en negativ indflydelse på forudsætningerne for rapporten om M5 og dennes stationer?

2. Samfundsøkonomiske omkostninger ved metroen set i lyset af behovet for M5

Spørgsmålet om behovet for den nye linjeføring og Bryggebroen samt de miljømæssige påvirkninger herved skal endvidere ses i lyset af de betydelige omkostninger, der er ved udvidelsen med M5 og bygning af de nye stationer.

Det fremgår af seneste beregninger, at den ny metrolinje i København, M5, ventes at koste 29,6 mia. kr., hvilket er 6 mia. kr. mere end først antaget. Omkostningerne ved metrolinjens M5 er her alene estimerede omkostninger, og dette alene ud fra det i den udsendte rapports foretagne analyse, samt de oplysninger, som foreligger i dag. Der kan hertil erfaringsmæssigt påløbe betydelige flere omkostninger.

I henhold til foreliggende rapporter har Metroen samlet set ikke været samfundsøkonomisk rentabel, og der har her været betydelige omkostninger, uden at gevinsterne tilsvarende er blevet indfriet. Der henvises til rapporten ”Ex post samfundsøkonomisk analyse af den eksisterende metro (M1/M2)”, rapport udarbejdet af Metroselskabet og Transport- og Boligministeriet, jf. Transportudvalget 2022-23 (2. samling), TRU Alm.del - Bilag 107, og se: TRU Almdel Bilag 107 incentiveexpostsamfundsøkonomiskanalyseafdeneksisterendemetro13jan2020 (ft.dk).

Det fremgår af denne analyse, at når alle gevinster og omkostninger lægges sammen, er den eksisterende metro ikke samfundsøkonomisk rentabel. Samlet set er omkostningerne således 30 mia. kr. større end gevinsterne.

Det er anført i analysen, at anlægget af den eksisterende metro har været et omfattende anlægsprojekt. Samtidig er der store omkostninger ved at købe metrotog, og det hele skal drives og vedligeholdes. Der er dog også gevinster i form af færre udgifter til busser og flere billetindtægter fra

de ekstra rejsende. Endelig er der en række mindre omkostninger og gevinster.

I rapporten står der imidlertid, som konklusion: *"Når vi fokuserer på det offentlige og medtager alle omkostninger og gevinster, har metroen medført et samfundsøkonomisk underskud for det offentlige på 74 mia. kr."*

Af offentliggjorte oplysninger fremgår det videre, at siden Københavns metro åbnende i 2002, og med udvidelse af Cityringen og med de flere strækninger og stationer, har det til og med 2023 - i løbende priser - kostet 48 milliarder kroner at bygge metroen.

Linjen M1/M2 åbnede i etaper fra oktober 2002 til 2007 og havde samlede anlægsudgifter på i alt 12,5 milliarder kroner i 2007-priser. Efterfølgende kom Cityringen M3, der åbnede i september 2019. Den har kostet 25,3 milliarder kroner at anlægge - målt i 2019-priser. M4 til Nordhavn åbnede i marts 2020 og havde samlede anlægsudgifter på 2,7 milliarder kroner i 2020-priser. Og i 2024 åbner forlængelsen af M4 til Sydhavn, der indtil udgangen af 2023 havde kostet 7,5 milliarder kroner at bygge.

Hvis der ses på indtægterne ved metroen, har Metroselskabet siden åbningen i 2002 indhentet 14,6 milliarder kroner i billettakster. Hvis man ser på Metro's egne trafiktal, så er forventningerne til Cityringen med passagerer og indtægter ikke overgået eller indfriet.

Den sydlige løsning virker i det lys med de meget betydelige omkostningerne ved Metroen og M5, sammenholdt med forventelige mulige (mer)indtægter herved, og antallet af brugere således samfundsøkonomisk overflødig og splid af skatteydernes penge.

Når trafik behovet for udvidelse af de nuværende linjer ikke er der, synes det samfundsøkonomisk meget mere hensigtsmæssigt at se på projektet igen, og overveje om det fortsat giver mening at med de pågældende stationer etc. Det kunne overvejes, om der i stedet kan justeres i antallet af stationer, og om Bryggebroen bør droppes. Midlerne sparet herved kunne bruges til mange andre mere pressende og nødvendige formål. Man kunne buge pengene, der spares ved ikke at lave nogle af stationerne, på at sikre en ordentlig løsning for en metro på Margrethe Holmen (underjordiske stationer), som trods alt er grunden til at M5 linjen overhovedet er på tegnebrættet.

3. Miljømæssige og trafikale påvirkninger ved byggeriet - for området generelt og for os beboere, bygningerne mv.

Såfremt det fastholdes, at der skal bygges en metrostation ved Bryggebroen, skal det bemærkes, at ved gennemførelse af M5 er der en række miljømæssige påvirkninger for området, som der skal tages højde for, og endvidere er der væsentlige bekymringer for os beboere mht. støj, trafikken, nedlagte p-pladser, kompensation, risici for skade på bygninger etc.

3.1. Miljømæssige påvirkninger for området, de trafikale forhold mv.

En bygning af en station ved Bryggebroen er præget af flere dårlige løsninger for både bilister, cyklister og fodgængere. Det fremgår således af rapporten, at beliggenheden på Axel Heides Gade gør, at det er nødvendigt at spærre Islands Brygge for trafik i 4-5 år – hvilket vil medføre væsentlige trafikomlægninger til Artillerivej – en i øvrigt meget stærkt trafikeret vej i dag, og her ligger flere skoler og børneinstitutioner. Cyklister vil dog fortsat skulle kunne køre i området og til og fra Bryggebroen. Det bemærkes, at der her i forvejen er 25.000 cyklister dagligt.

Bryggebroen og området er i dag et trafikknudepunkt, og der vil derfor let blive kaos på Axel Heides Gade., Havnebussen sejler fra folk, idet der ikke er plads på havnebussen til de nuværende passagerne, og der er ingen busser at skifte til. Det vil her være problematisk med så mange cykler

på så lille et areal, med afspærrede veje og samtidig etablering af byggeplads, tung materiel- og lastbilkørsel etc. i området.

Det skal videre påpeges, at trafikomlægning altid vil føre til mere bilkørsel ad omveje, og da man samtidigt planlægger at nedlægge 60 p-pladser på Axel Heides Gade, vil det resultere i megen unødig spild-kørsel for dem, der bor i området i håbet om at vinde i lotteriet og finde en ledig p-plads. Det er ikke hensigtsmæssigt at afspærre en meget trafikeret vej (Islands Brygge), og lægge den trafik ned på en i forvejen vanvittig trafikeret vej med tunge køretøjer (Artillerivej). Det giver ydermere manglende sikkerhed for de mange institutionsbørn i de mange institutioner på Artillerivej.

At bygge en metrostation i området virker derfor ikke som nogen god løsning, da det nærmest med garanti vil forværre de nuværende trafikale problemer i området.

Det fremgår videre, at stationen vil blive meget dyb, hvilket skyldes beliggenheden lige op ad Københavns Kanal. Altså, der skal graves meget dybere, køres mere jord væk og igen køres mere jord tilbage, når stationen er færdig. Igen meget unødig trafik, som forurener og ikke bidrager til trafiksikkerheden. Samtidigt vil den meget dybe beliggenhed kræve væsentligt mere beton, mere tung materielkørsel mv.

Springes stationen ved Bryggebroen imidlertid over, vil M5 alt andet lige blive billigere (man sparer en meget dyr, dyb station), hvilket er mere miljøvenligt, og linjen mellem Hovedbanegården og DR kan rettes ud og blive væsentlig kortere. De meget betydelige gener ved byggeriet – både for trafikken, larmen der vil genere beboerne i uacceptabel grad (også om natten) i adskillige år, samt de potentielle skader på bygninger – overstiger efter min mening således langt de eventuelle fordele.

Man kunne også komme uden om mange af disse problemer ved at flytte stationen til et bedre egnet sted/lokation, fx en placering ved frie græsarealer/ områder, som mere hensigtsmæssigt kan inddrages til station, og som under byggeriet vil være en større og bedre byggeplads, hvorved man undgår at spærre Islands Brygge af, undgår inddragelse af p-pladser, byggeri lige op af beboelsesbygninger mv. Fx ved at flytte stationen over på den anden side af Artillerivej, eller til Den Grønne Kile eller andet egnet sted. Man ville herved kunne undgå mange gener, da der er væsentlig bredere arealer, og samtidigt vil man kunne undgå de uheldige miljømæssige konsekvenser som nævnt ovenfor.

3.2. Påvirkning med jordforurening, risici for bygningsskade mv.

Jeg vil videre påpege forhold vedrørende risiko for forurening.

Området ved bryggebroen er et område med giftig jord (gammel industrijord fra Soyakagefabrikken). Spørgsmålet er, om der taget højde for, at der skal graves meget dybt og bortfjernes meget jord fra en grund, som tidligere havde Dansk Sojakagefabrik beliggende? Er der forhold omkring forurenet jord og partikler, som bør analyseres yderligere, inden man går videre med placeringen? Der vil iht. rapporten være transport af giftig jord – og som er i væsentligt omfang. Det skal her sikres, at det skrives ind i kontrakter med vognmænd, at der alene skal ske kørsel med jord overdækket mv., så jordkørsel ikke forurener under flytning og fjernelse.

Endvidere skal det påpeges, at byggeriet af Bryggebroen indebærer betydelige risici for bygningsskader mv. Der vil ved byggeriet videre være betydelige udfordringer så tæt på eksisterende bygninger med at skulle tage højde for forebyggelse af bygningsskader, samt hensyn til eksisterende ledninger, rørføring, skraldesug, brandhaner mv ved bygningerne.

Af rapporten om M5 fremgår det videre, at “Der er risiko for bygningsskade som følge af vibrationer på 1 bygning langs sydsiden af Axel Heides Gade. Vibrationerne kan også påvirke komforten for

personer der opholder sig i bygningerne omkring byggepladsen. Påvirkningen vurderes at være stor". Det er velkendt, at der kan være risiko for bygningsskader som følge af vibrationer i forbindelse med anlægsarbejdet. De store risici tages forhåbentligt meget alvorligt, og afledningsforanstaltninger forventes meget højt prioriteret.

Fra foreninger, der var berørt af bygningen af ringmetroen, er erfaringerne, at der har været store udfordringer i forbindelse med byggeriet, og med at få anerkendt de skader, som byggeriet har forsaget.

Jeg vil derfor gerne have indsigt i hvordan processen vil være:

- For registrering af standen af ens bygning før anlægsarbejdets start?
- Såfremt det under anlægsarbejdet konstateres skader på bygningen, hvordan er den konkrete proces for indberetning og udbedring af disse skader. Herunder de konkrete ansvarlige for dette?

3.3. Støj, kompensation etc. og påvirkning for beboerne

Som beboer er jeg endvidere bekymret for mine rettigheder i forhold til støj, kompensation, genhusning og lign.

Det bemærkes, at der iht. rapporten igennem byggeprojektet vil være betydelig larm, og meget støjpåvirkning både i dagtimer, aften og til tider også nat. Den foreslåede placering lige op ad boligbyggeri med 107 lejligheder på den ene side af gaden og Lægemiddelstyrelsen på den anden side, vil give voldsomme støjgener for alle igennem hele byggeperioden dag og nat. Miljøvurderingens analysen beskriver, at man som beboer og medarbejder i området vil blive påvirket.

Det skal her påpeges, at jeg som beboer således håber, at der i projektet indtænkes og sikres størst mulig hensyntagen til os berørte beboere. Det fremgår af miljøvurderingen, at området vil være meget støjplaget i dele af anlægsfasen. Det kan også læses, at man ikke forventer at bygge støjreducerende mur omkring byggepladsen ved Axel Heides Gade. Dette forhold bedes revurderet, eller der bør i projektet indtænkes andre løsninger på reduktion af støjen.

Fsva. Kompensation til beboerne ved støj mv. og spørgsmål om genhusning mv., er det i beskrivelsen af metrobyggeriet og i rapporten henvist til, at der ved M5 vil skulle gælde samme regler som ved cityringen.

Hertil skal det kraftigt indvendes, at niveauet for kompensation i så fald skal reguleres til nutidig markedsniveau, ifht. det fastsatte i bekendtgørelse om cityringen, som oprindelig udspringer af lov om cityringen fra 2007, og hvor de fastsatte satser i BEK nr 768 af 25/06/2014, Bekendtgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen, ikke er dækkende og rimeligt niveau for kompensation , ved et kommende byggeri med start i 2025 og fremefter. Såfremt beboerne skal have mulighed for at finde en passende tilsvarende bolig, med beliggenhed nær Københavns centrum, og have en rimelig genhusning, i tilfælde af at larm gør ens bolig ubeboelig, skal kompensationen være på markedsniveau, samt satser skal fremadrettet også blive pristalsindekseret.

Det skal her påpeges, at vi beboere vil være økonomisk låst igennem mange år under byggeriet, ved at boligerne ikke vil kunne sælges eller lejes ud til andre pga. larm. Vi vil derfor alle være økonomisk ramte og fastlåste, hvorfor i det mindste en fair og rimelig kompensation til beboerne for de voldsomme gener, samt mulighed for at få en passende genhusning, bør sikres - hvis man politisk vil gennemføre et så kæmpe dyrt byggeri.

Dette skal også ses i lyset af byggeriets samlede omkostninger, og hvad metrobyggeriet hidtil igennem årene har kostet at bygge, blot i entreprise til de valgte byggefirmaer. En ny beregning af fair kompensation til de berørte beboere for de pågældende år skal tages med ind i reguleringen ved metrobyggeriet og ved fastsættelse af regler for genhusning, kompensation mv.

3.4. P-Pladser

Det oplyses i rapporten, at man i byggeperioden vil nedlægge ca. 60 p-pladser ved Axel Heides Gade. Jeg vil gerne påpege, at vi beboere i området har en helt klar forventning om, at der skabes erstatnings p-pladser i anlægsperioden i nær området til beboerne. En mulighed kunne være at leje p-pladser ved sundhedsstyrelsen på Erik Eriksens Gade, så der under byggeriet også stilles tilsvarende p-pladser til rådighed, og som kommunen dækker, når de nedlægger 60 pladser. Det foreslås videre, at det kun skal være beboere med licens og virksomhedskøretøjer, der kan parkere i området, indtil gaden åbnes igen. Efter byggeriet og åbning af metro skal der også ske genetablering af p-pladserne i området.

4. Afslutning

Jeg beder jer politikere om at overveje ovenstående: er der overhovedet er et trafikalt behov for en ny station ved Bryggebroen, sammenholdt med de betydelige omkostningerne hertil, både i kroner og ører, men også de væsentlige påvirkninger for os berørte beboere, bygningerne samt hensyn til sikker og tryg afvikling af trafikken under den 10 årige byggeperiode, samt efter idriftsættelse af metroen?

Jeg håber, at I politikere seriøst vil genoverveje mulighederne, og have ovenstående betragtninger med i videre beslutningsproces. Det skal kraftigt påpeges, at der ved byggeriet skal indtænkes og tages videst muligt hensyn til beboere og arbejdspladserne i berørte områder samt også trafiksikkerhed ved mulige trafikomlægninger. Projektet bør således genovervejes og eventuelt korrigeres, set i lyset af høringen, de fremkomne bemærkninger, seneste nye data og oplysninger mv., siden M5 linjeføringen var under projektovervejelse og analyse.

De miljømæssige omkostninger og samfundsmæssige gevinster bør belyses yderligere. Spørgsmålet er, om der kan findes en samfundsøkonomisk og miljømæssig bedre løsning med nogle justeringer, hvor der er større hensyntagen til behovet - trafikalt, hensyn til beboerne i området, arbejdspladser og bygninger mv. Er der korrekte samt tilstrækkelige oplysninger og analyser til at træffe denne milliard-investering på nuværende grundlag? Er det en økonomisk og miljømæssig forsvarlig løsning, sådan som M5 nu er udformet, eller er der alternativer, og som er samfundsøkonomisk og miljømæssigt set bedre.

Svar til: Høring 64791 af: Gert Villumsen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
337

INDSENDT AF
Gert Villumsen

BY
Kbh N

POSTNR.
2200

ADRESSE
Jægersborggade 53, 3 tv

HØRINGSSVAR
Hvis der bygges en Metrolinje Syd M5, skal denne føres under Margrete Holm Havn som M5 Variant Tunnel. Den forøgede udgift til udførelse af tunnel skal tages fra den nordlige del af M5, hvorfor den nordlige del fra kommende Lynetteholm nord til Østerport må udsættes således at der økonomisk er belæg for at gennemføre denne nordlige del af M5.
Ved at spare metrostrækningen fra Lynetteholm nord til Østerport vil man i fremtiden være mere fleksibel til investeringer i andet end trafikale løsninger. Der er langt mere brug for investeringer i selvkørende rekreative områder, hvor mennesker mødes i det frivillige foreningsarbejde til gavn for selvstændigt tænkende mennesker i alle aldre. Margrete Holm havn er en forening med rigtig mange medlemmer, som lever og ånder for et liv, hvor interesser for udvikling af sejlbåde, motorbåde og det at bruge havet aktivt til sejlads. Det er en forening, hvor jeg oplevet et initiativrigt engagement til gavn for virkelyst hos mennesker, der er født og opvokset i København og tilflyttere. Selv er jeg tilflytter og skolelærer i Københavns kommune. Uden en sejlklub, som Sejlklubben Lynetten og Margrete Holm havn, hvor jeg kan bruge den båd fra den bådplads jeg har købt, ville mit engagement indenfor børn og unge området i København ophøre. Uden Margrete Holm havn ville jeg flytte langt væk fra København.
Det rekreative miljø ved Margrete Holm havn er uerstattelig! Det er et sted, hvor der ligger et værft centralt placeret, som kan hjælpe mig med renovering af min båd. Det er et sted med alle de faciliteter, der kræves for at kunne have en båd tæt på min bopæl og arbejdssted på Amager. Det er et sted, hvor jeg møder mennesker med stor viden og kundskab omkring både, et sted hvor jeg konstant lærer nyt indenfor det maritime område af medlemmer og medarbejdere ved havnen. For mig

skal Margrete Holm havn bestå med de muligheder og ressourcer der er i havnen. Havnen skal ikke beskæres på nogen måde, men tværtimod udbygges i forhold til havneområdet i det indre København.
Tunnelløsningen M5 ved Margrete Holm havn skal være med til at sikre, at man kan grave en kanal fra den vestlige side af Margrete Holm havn til den indre del af Københavns havn på nordsiden af Krudtløbsvej. En kanal som beskrevet vil på ny skabe muligheder for småbåde, kajakker mm. kan sejle nord ud af Københavns havn når nu man har lukket Lynetteløbet.
Ved at indtænke tunnelløsning M5 ved Margrete Holm havn sikrer man at det allerede eksisterende byggeri syd for Margrete Holm havn kan integreres på en smuk og fornuftig arkitektonisk måde i en udvikling af området mod nye og langt bedre rekreative områder, hvilket på alle måder højner kvaliteten ved at bo ved havnen og at bruge havnen.

Vi vil udvikling af vores havn.

Svar til: Høring 64791 af: Jens Hansen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
336

INDSENDT AF
Jens Hansen

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR
Hvis der bygges en Metrolinje Syd M5, skal denne føres under Margrete Holm Havn som M5 Variant Tunnel. Den forøgede udgift til udførelse af tunnel skal tages fra den nordlige del af M5, hvorfor den nordlige del fra kommende Lynetteholm nord til Østerport må udsættes således at der økonomisk er belæg for at gennemføre denne nordlige del af M5.
Ved at spare metrostrækningen fra Lynetteholm nord til Østerport vil man i fremtiden være mere fleksibel til investeringer i andet end trafikale løsninger. Der er langt mere brug for investeringer i selvkørende rekreative områder, hvor mennesker mødes i det frivillige foreningsarbejde til gavn for selvstændigt tænkende mennesker i alle aldre. Margrete Holm havn er en forening med rigtig mange medlemmer, som lever og ånder for et liv, hvor interesser for udvikling af sejlbåde, motorbåde og det at bruge havet aktivt til sejlads. Det er en forening, hvor jeg oplevet et initiativrigt engagement til gavn for virkelyst hos mennesker, der er født og opvokset i København og tilflyttere. Selv er jeg tilflytter og skolelærer i Københavns kommune. Uden en sejlklub, som Sejlklubben Lynetten og Margrete Holm havn, hvor jeg kan bruge den båd fra den bådplads jeg har købt, ville mit engagement indenfor børn og unge området i København ophøre. Uden Margrete Holm havn ville jeg flytte langt væk fra København.
Det rekreative miljø ved Margrete Holm havn er uerstattelig! Det er et sted, hvor der ligger et værft centralt placeret, som kan hjælpe mig med renovering af min båd. Det er et sted med alle de faciliteter, der kræves for at kunne have en båd tæt på min bopæl og arbejdssted på Amager. Det er et sted, hvor jeg møder mennesker med stor viden og kundskab omkring både, et sted hvor jeg konstant lærer nyt indenfor det maritime område af medlemmer og medarbejdere ved havnen. For mig

skal Margrete Holm havn bestå med de muligheder og ressourcer der er i havnen. Havnen skal ikke beskæres på nogen måde, men tværtimod udbygges i forhold til havneområdet i det indre København.
Tunnelløsningen M5 ved Margrete Holm havn skal være med til at sikre, at man kan grave en kanal fra den vestlige side af Margrete Holm havn til den indre del af Københavns havn på nordsiden af Krudtløbsvej. En kanal som beskrevet vil på ny skabe muligheder for småbåde, kajakker mm. kan sejle nord ud af Københavns havn når nu man har lukket Lynetteløbet.
Ved at indtænke tunnelløsning M5 ved Margrete Holm havn sikrer man at det allerede eksisterende byggeri syd for Margrete Holm havn kan integreres på en smuk og fornuftig arkitektonisk måde i en udvikling af området mod nye og langt bedre rekreative områder, hvilket på alle måder højner kvaliteten ved at bo ved havnen og at bruge havnen.

Vi vil udvikling af vores havn!

Svar til: Høring 64791 af: Jan Jakobsen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
335

INDSENDT AF
Jan Jakobsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sejlklubben Lynetten

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Smyrnavej 29 St. TH.

HØRINGSSVAR
Som medlem af Sejlklubben Lynetten vil jeg have at der bygges en tunnel løsning M5 under Margrethesholm Havn.

Svar til: Høring 64791 af: Marianne Reewes Juul

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
334

INDSENDT AF
Marianne Reewes Juul

BY
Nivå

POSTNR.
2990

ADRESSE
Hjørnestenen 11 B

HØRINGSSVAR

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for ny metrolinie M5.
På egne vegne og givetvis også på vegne af mere end 1200 medlemmer af Sejlklubben Lynetten, beliggende i Margretheholms Havn, ønsker jeg hermed at give udtryk for en dyb forundring over, at man påtænker at ødelægge Danmarks største selvbyggerhavn ved at føre en kommende Metro over havnen på en højbane. Projektet vil fjerne mere end halvdelen af havnen og dermed gøre driften af klub og havn urentabel.
En tunnelløsning nævnes i rapporten som et dyrere alternativ, men der gøres ikke meget ud af at fortælle, hvad man får for denne løsning. Det ville være passende, om man beskrev alle de miljømæssige fordele herved, og at man ville kunne bevare Margretheholms Havn som et åndehul midt i byen til glæde for såvel sejlere som alle de omkringboende borgere.
Endelig burde det være indlysende, at en Metro skal køre under jorden og ikke på en højbane over land og vand, hvor den generer byens borgere mest muligt.
Kære folkevalgte politikere, som skal træffe beslutning i denne sag: vælg tunnelløsningen - for borgernes skyld.

Svar til: Høring 64791 af: Leif W. Sørensen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
333

INDSENDT AF
Leif W. Sørensen

BY
Nivå

POSTNR.
2990

ADRESSE
Hjørnestenen 3 C

HØRINGSSVAR
Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for ny metrolinie M5.
På egne vegne og givetvis også på vegne af mere end 1200 medlemmer af Sejlklubben Lynetten, beliggende i Margretheholms Havn, ønsker jeg hermed at give udtryk for en dyb forundring over, at man påtænker at ødelægge Danmarks største selvbyggerhavn ved at føre en kommende Metro over havnen på en højbane. Projektet vil fjerne mere end halvdelen af havnen og dermed gøre driften af klub og havn urentabel.
En tunnelløsning nævnes i rapporten som et dyrere alternativ, men der gøres ikke meget ud af at fortælle, hvad man får for denne løsning. Det ville være passende, om man beskrev alle de miljømæssige fordele herved, og at man ville kunne bevare Margretheholms Havn som et åndehul midt i byen til glæde for såvel sejlere som alle de omkringboende borgere.
Endelig burde det være indlysende, at en Metro skal køre under jorden og ikke på en højbane over land og vand, hvor den generer byens borgere mest muligt.
Kære folkevalgte politikere, som skal træffe beslutning i denne sag: vælg tunnelløsningen - for borgernes skyld.

Svar til: Høring 64791 af: Svend Hillerup Hansen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
332

INDSENDT AF
Svend Hillerup Hansen

BY
Kgs.Lyngby

POSTNR.
2800

ADRESSE
Odinsvej 10

HØRINGSSVAR

Som mangeårigt medlem at sejlklubben Lynetten og med båd i Margretheholms havn vil det i mine øjne være katastrofe for klub og havn, hvis der laves letbane over jorden og tværs over havnen. Det vil ødelægge en velfungerende klub med kreativt og levende klubliv.

Den eneste rigtige løsning er en tunnel under havnen og Refshaleøen

Svar til: Høring 64791 af: Joysana Joanna Dortea Krüger

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
331

INDSENDT AF
Joysana Joanna Dortea Krüger

BY
Frederiksberg

POSTNR.
1967

ADRESSE
Svandmosegårdsvej 8

HØRINGSSVAR

Som bruger af Margretheholms Havn gennem 21 år ser jeg det som en god løsning, at man laver en tunnel. Havnen har næste år 50 års jubilæum og repræsenterer en helt særlig kultur.

Hvis man vælger en højbane, vil man tage over 55% af vores havn.

Vores miljø er unikt. Vi har selv bygget og udviklet og betalt det hele.

S/K Lynetten er Danmarks største medlemsbyggede havn.

S/K Lynetten vil være et stort aktiv for København og for fremtidige beboere på Refshaleøen og Lynetteholm.

Miljøkonsekvensrapporten beskriver ikke det særlige miljø og de kulturelle værdier, som vil gå tabt, hvis ikke det sikres, at havnen har en rimelig ramme at fortsætte på efter etableringen af en højbane. Havnen er i forvejen hårdt ramt af etableringen af klapbro foran havnen. Her har det påvirket havnens brugere, hvor der ikke længere er udsyn og fri adgang til havet. Yderligere forringelser vil derfor have stor påvirkning på fællesskabet og de kulturelle værdier, som havnen bidrager med.

En god havn vil give København et særligt samlingssted omkring vand og bidrage til at fastholde byens kulturarv.

Svar til: Høring 64791 af: Troels Danvold

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
330

INDSENDT AF
Troels Danvold

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bestyrelsen Gemini residence

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32a, 7, 767

HØRINGSSVAR

Fra Bestyrelsen Gemini residence

Indsigelse mod linjeføringen af M5
Bestyrelsen i Gemini residence, Islands Brygge 32a/b er dybt bekymrede over miljøkonsekvens rapporten for M5.
Ifølge den planlagte linjeføring af M5 vil Gemini blive meget berørt af både tunnel-og gravearbejde i forbindelse med etableringen af M5. Vi vurderer at risikoen for skader som følge af rystelserne er uundgåelige, og frygter omfanget.
For nogle år siden, da man renoverede bolværket ved cykelbroen, blev der etableret rystelses sensorer på bygningens fundament, da man var nervøse for rystelserne ved nedbankning af spuns.
Derudover er vi bekendt med at der stadig kan registreres rystelser og rumlen i City efter etablering af Cityringen, i en del lejligheder i området. Vi er selvsagt bekymrede for at dette også vil være tilfældet fremover i Gemini og værdien af vores bolig dermed vil falde drastisk.

Vi har allerede Bryggebroen lige uden for vores dør, med en daglig trafik af 17-20.000 cyklister.

Under anlægsarbejdet vil arealet mellem Islands Brygge 32 og 30 blive lukket, Islands Brygge vil blive lukket og Axel Heides gade gravet op og lukket. I en årrække vil der cirkulere op imod 20 lastbiler i timen tungt lastet med 35/40 tons, i et tæt bebygget område, med skoler og daginstitutioner. Der skal etableres alternative veje til og fra Parkerings arealer i de omkringliggende bebyggelser og specielt Axel Heides gade vil blive meget hårdt ramt.

Gemini er ikke imod etableringen af M5, men efter etableringen af M4, Havneholmen station, vurderer vi at placeringen af en ny station 600 meter fra Havneholmen, ikke er optimal.

Der er en alternativ løsning:

Vi foreslår i stedet en linjeføring fra Hovedbanen til DR byen med en mere lige linje over Islands Brygge, således at den rammer Amager siden, nord for Pressesiloen (Islands Brygge nr. 24).
Det grønne område er optimalt som byggeplads i etableringsperioden, og der er mulighed for at flytte den længere mod nord, som vil betyde at færre personer bliver generet af byggeriet.
Selve stationen bør ligge under det grønne område (Den grønne kile) mellem Axel Heides gade og Hans Hedtofts gade, hvor der i dag kun er et stisystem, som forbinder Islands Brygge med Artillerivej.
Her er afstanden til boliger større og her ville byggeriet igen genere færrest muligt, og efter Metro stationens etablering, ville der igen kunne etableres et grønt og attraktivt område over stationen.

Det ville ikke være nødvendigt at lukke Axel Heides gade, og formodentligt ikke Islands Brygge, men i hvert fald ikke med de konsekvenser den planlagte linjeføring utvivlsomt vil få for trafikken i området.
Det Centralsug der i dag findes nedgravet under Axel Heides gade ville ikke blive berørt og ville ikke skulle genetableres.
Det ville være nemt at etablere en midlertidig ind- og udkørsel fra Bryggen og ud mod Artillerivej.
Stationen ville blive mere centralt placeret i området, nærmere forretninger og de arbejdspladser der allerede findes i netop dette område.
Vi håber at Københavns kommune og Metroselskabet vil se positivt på denne indsigelse.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen Gemini residence,

Svar til: Høring 64791 af: Roland Lindholdt Petersen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
329

INDSENDT AF
Roland Lindholdt Petersen

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Brønshøjholms Alle 16

HØRINGSSVAR

En metro hører til under jorden. I har allerede ødelagt vores udsigt at lave køreveje og bro.

Skal vi også rammes ind af en metro højbro med støj og støv. Beskyt nu de grønne områder. Dem kan vi ikke få for mange af.

Svar til: Høring 64791 af: Kirsten Schäffner

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
328

INDSENDT AF
Kirsten Schäffner

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Brønshøjholms Allé 16

HØRINGSSVAR

Vedrørende vores havn Sejlklubben Lynetten.

Vi er en familie som har været medlem siden 1980, nyder stadig at sejle og komme på Lynetten, vi blive ked af at i skal ødelægge den fornøjelse.
Vi ser problemet med en Højbro om vinteren, vi tager tit til Thailand om vinteren, der er altid problemer med sne og blade på sporene, vi har været udsat for at toget stopper tre gange på en tur pga sne/blade på sporene så vi måtte stå af, tage en taxa resten af vejen, eller problemer at dørene kunne ikke lukke.

Da i nu er begynde at overdække det stykke som kommet op af viadukten på Amager, mener jeg i får det samme problem med højbroen.

Svar til: Høring 64791 af: Emil Aagaard Jensen

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
327

INDSENDT AF
Emil Aagaard Jensen

BY
Herfølge

POSTNR.
4681

ADRESSE
Lille Stationsvej 2

HØRINGSSVAR

Tunnel tak, selvfølgelig. Hvordan man overhovedet kan tænke i andre løsninger forekommer mig griskt . Der fokuseres på penge i sådan en grad at man er villig til at ødelægge så meget for menesker / brugere af området, beboere i området. Sejlklubben hvor jeg har en båd liggende og ynder at sejle ud fra har et enestående liv der ikke kan erstattes af noget andet andre steder. Vi har ræven og hejren og ænder og svaner som alle er flittige brugere der også . By og havn tromler bare hen over menig mand. At lynetteholmen skal bygges er mig en gåde, selv en børnehave elev kan jo forstå at det ikke vil hjælpe mod vandstand eller som stormflodsikring . Det er direkte fuldstændigt sindssygt at det projekt foreløber. Alle de midler kunne f.eks. have sikret hele Amager mod stormflod. Nu bliver det værre pga en indsnævring i Øresund. På trods af klager fra Gud og hver mand så fortsættes der ufortrødent. Jeg kan ikke lade være med at tro det må være kapital der driver foretagendet . Jeg bliver harm over politikere alle medvirkende . Hvorfor jamen det må simpelthen være fordi der kommer en fløde der kan kan skummes. På bekostning af dyreliv og miljø og menneskers rekreative færden og nydelse af et historisk område der betyder så meget for så mange. ….nu skal der så også planlægges en metro…. Men før vi andre bliver taget hånd om så skal vi forsvare os. Der er ikke engang et forslag om hvorhen vi kan ligge vores både hen…. Hele havnen er ryddet for både. Så tilbage står en kedelig Kaj. Man kan ikke engang sejle på arbejde for man må ikke ligge sin jolle uden at have betalt en havne billet eller ligge den til i en dertil indrettet lystbådehavn. Alting bliver mere og mere kynisk og man for bare lyst til at forlade området og søge nye græsgange så kan i højtbetalte / lønnede få lov at lege med jer selv. Men ud tager mangfoldigheden, kunstnerne , fritænkerne, håndværkerne, sygeplejerskerne osv. i skulle skamme jer over overhovedet at være med til at prøve og få dette projekt op at køre.

polakkere arbejder på Femern bælt forbindelsen, hvis vi ikke selv kan bygge lortet så lad være. et demens plejehjem bliver bygget på lergravsparken. Hvorfor skal den park nu også forsvinde til fordel for en masse demente borgere der kunne bo på landet et sted. Højbanen på Amager ved stranden har opdelt Amager så man ikke kan komme frem og tilbage, der skulle have været bygget en tunnel. Jeg søgte arbejde på et af Københavns største prestige projekter i Nordhavn , det 4-6 etagers træhus der bliver bygget på havnefronten . Svaret var blot ; hvis du kan tale polsk…. Verden er af lave og vi øser milliarder ud af statskassen til våben?? Sig mig jeg troede vi levede i et kristent land med kristne

værdier. Smed dine sværd til plovjern. Vend den anden kind til og vær ydmyg . Der var engang et skib der hed Jutlandia . Det blev et godt eksempel for hele verden. Det spor i er inde på her er et ødelæggende spor . Det pinligt .

Svar til: Høring 64791 af: Niels Finseth

APPLICATION DATE
14. september 2024

SVARNUMMER
326

INDSENDT AF
Niels Finseth

BY
Frederiksberg

POSTNR.
76

ADRESSE
C F Richs Vej

HØRINGSSVAR

3. **Bevarelse af Margretheholm Havn, og kolonihaverne langs Forlandet, som et rekreativt område**:

Havnens funktion som en aktiv og velfungerende havnen for de mange brugere, bådejerne og medlemmer af havns båd og motor klubber ikke mindst S/K Lynette kan kun bevares hvis metroen anlægges under jorden, på denne strækning, hvilket forhindrer en forringelse af havnens værdi. Magretheholm havn er en unik og den sidste tilbageværende aktive havn i Kbh kommune med et aktivt havne miljø, bådklubber, foreningsaktiviteter og erhvervsaktiviteter. Havnen har en lang historie og er skabt og anlagt af frivillige aktive sejlere og fiskere som igennem tiderne har udviklet og vedligeholde havnen og området omkring. Kbh har udviklet sig til en vidunderlig by med mange beboere, aktiviteter og interesser, men husk på at byens fundament, skabelse og egentlige berigtigelse er som by skabt ved havet af folk som har haft havets muligheder for øje. Vi skulle heller udvikle denne vigtige del af Kbh kultur arv og ikke ødelægge de sidste aktive havneområde og aktive miljø med en Metro linke henover havnens område.

Svar til: Høring 64791 af: Marie Reinholdt

APPLICATION DATE
13. september 2024

SVARNUMMER
325

INDSENDT AF
Marie Reinholdt

BY
KØBENHAVN S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Grækenlandsvej, 40 C, 2

HØRINGSSVAR

Jeg bor meget tæt ved den planlagte station Amagerbrogade Syd og er mor til et barn i 1. klasse på Sundbyøster Skole, som ligger lige ved Sundbyøster Plads. Jeg mener, det er yderst problematisk, at man vil placere en larmende metrobyggeplads klods op ad en stor skole; undervisningen vil jo blive stærkt påvirket i en meget lang periode. Desuden vil mulighederne for udeliv blive forringet væsentligt, og den konstante tunge trafik til og fra byggepladsen vil udgøre en sikkerhedsrisiko for børnene. Jeg kan se i bilagene til miljøkonsekvensvurderingen, at det forventede støjniveau ved facaderne vil være mellem 70 og 75 dB de første par år. Hvad har man tænkt sig?

Svar til: Høring 64791 af: Hans Schjær-Jacobsen

APPLICATION DATE
13. september 2024

SVARNUMMER
324

INDSENDT AF
Hans Schjær-Jacobsen

BY
Hellerup

POSTNR.
2900

ADRESSE
Dyssebakken 19

HØRINGSSVAR

Kaotisk og mangelfuld trafikanalyse af Københavns nye bydel på størrelse med Aalborg

Resumé

Københavns Kommune er iflg. Transportministeriet planansvarlig for at trafikbetjeningen af en fuld udbygning af Nordhavn og Østhavnen er i orden (en bydel på størrelse med Ålborg). Notatet påpeger, at trafikanalysen i miljøkonsekvensrapporten er kaotisk og mangelfuld med arbitrære og udokumenterede beregningsforudsætninger, f.eks. af Nordhavns og Østhavnens antal indbyggere og arbejdspladser i projektåret 2070. Københavns Kommune kritiseres for sin dobbeltrolle og for ikke at varetage opgaverne som planmyndighed. Konklusionerne i miljøkonsekvensrapporten er i bedste fald meningsløse og i værste fald direkte forkerte. Læseren efterlades med det indtryk, at der ikke er nogen nævneværdige bemærkninger til de trafikale forhold, mens en kritisk gennemgang af de bagved liggende beregninger viser, at der er problemer med trafikkapaciteten i forhold til den prognosticerede trafik. Prognoserne for tilvækst i befolkning og arbejdspladser er oppustede og behøver en kritisk revision. Kun ved opnåelse af mange aktindsigter i de bagvedliggende forudsætninger og beregninger får læseren mulighed for at sætte sig ind i trafikanalyserne. Der er praktisk talt ingen vurderinger af om kapaciteten af den påtænkte metrolinje M5 og Østlig Ringvej sammen med de øvrige transportformer er tilstrækkelig til at afvikle den prognosticerede trafik i 2070 og slet ikke i myldretimerne. Der regnes kun på et eller to alternative scenarier og der foretages ingen følsomhedsanalyser eller andre usikkerhedsanalyser. Efter igangsætning af høringen regnes der videre på trafikale analyser af M5, nu på ændrede forudsætninger. Desuden viser det sig, at der arbejdes på en samfundsøkonomisk analyse. Det kritiseres, at OTM 7.3 modellen anvendes på den foreliggende komplekse situation med meget store ændringer fra referencescenarie til projektscenarier og meget lange tidsspænd, uden at modellens anvendelighed i analysesituationen er dokumenteret.

Parallelt med Metroselskabets hidtidige og fortsatte trafikanalyser arbejder Sund & Bælt med trafikanalyser af den samme trafikale problemstilling under tilstræbt identiske beregningsforudsætninger, også med anvendelse af OTM 7.3. Der er produceret et utal af

dokumenter med beregningsforudsætninger og det har vist sig vanskeligt at koordinere hvilke resultater, der skal beregnes og hvem, der skal afrapportere dem. Det vil være en stor fejl, hvis der fremsættes forslag til anlægslov for M5 uden der foreligger sammenlignelige beregninger af den samlede trafiksituation fra Metroselskabet og Sund & Bælt. Notatet foreslår, at der skal regnes på en risikoscenarie, hvor Østlig Ringvej ikke etableres.

MATERIALE:

177 notat kaotisk og mangelfuld trafikanalyse hoeringssvar mkr m5 130924.pdf

Notat, 13. september 2024

Dette notat er indsendt som høringssvar med fokus på de trafikale virkninger i driftsfasen til høring af miljøkonsekvensrapport for mulig ny metrolinje M5. Tidsperiode for høring: 1. august – 26. september 2024.

Kaotisk og mangelfuld trafikanalyse af Københavns nye bydel på størrelse med Aalborg

Hans Schjær-Jacobsen
Civilingeniør, lic.techn., HD
hansschj@gmail.com

Resumé

Københavns Kommune er iflg. Transportministeriet planansvarlig for at trafikbetjeningen af en fuld udbygning af Nordhavn og Østhavnen er i orden (en bydel på størrelse med Ålborg). Notatet påpeger, at trafikanalysen i miljøkonsekvensrapporten er kaotisk og mangelfuld med arbitrære og udokumenterede beregningsforudsætninger, f.eks. af Nordhavns og Østhavnens antal indbyggere og arbejdspladser i projektåret 2070. Københavns Kommune kritiseres for sin dobbeltrolle og for ikke at varetage opgaverne som planmyndighed. Konklusionerne i miljøkonsekvensrapporten er i bedste fald meningsløse og i værste fald direkte forkerte. Læseren efterlades med det indtryk, at der ikke er nogen nævneværdige bemærkninger til de trafikale forhold, mens en kritisk gennemgang af de bagved liggende beregninger viser, at der er problemer med trafikkapaciteten i forhold til den prognosticerede trafik. Prognoserne for tilvækst i befolkning og arbejdspladser er oppustede og behøver en kritisk revision. Kun ved opnåelse af mange aktindsigter i de bagvedliggende forudsætninger og beregninger får læseren mulighed for at sætte sig ind i trafikanalyserne. Der er praktisk talt ingen vurderinger af om kapaciteten af den påtænkte metrolinje M5 og Østlig Ringvej sammen med de øvrige transportformer er tilstrækkelig til at afvikle den prognosticerede trafik i 2070 og slet ikke i myldretimerne. Der regnes kun på et eller to alternative scenarier og der foretages ingen følsomhedsanalyser eller andre usikkerhedsanalyser. Efter igangsætning af høringen regnes der videre på trafikale analyser af M5, nu på ændrede forudsætninger. Desuden viser det sig, at der arbejdes på en samfundsøkonomisk analyse. Det kritiseres, at OTM 7.3 modellen anvendes på den foreliggende komplekse situation med meget store ændringer fra referencescenarie til projektscenarier og meget lange tidsspænd, uden at modellens anvendelighed i analysesituationen er dokumenteret.

Parallelt med Metroselskabets hidtidige og fortsatte trafikanalyser arbejder Sund & Bælt med trafikanalyser af den samme trafikale problemstilling under tilstræbt identiske beregningsforudsætninger, også med anvendelse af OTM 7.3. Der er produceret et utal af dokumenter med beregningsforudsætninger og det har vist sig vanskeligt at koordinere hvilke resultater, der skal beregnes og hvem, der skal afrapportere dem. Det vil være en stor fejl, hvis der fremsættes forslag til anlægslov for M5 uden der foreligger sammenlignelige beregninger af den samlede trafiksituation fra Metroselskabet og Sund & Bælt. Notatet foreslår, at der skal regnes på en risikoscenarie, hvor Østlig Ringvej ikke etableres.

Ny bydel i Københavns havn er på størrelse med Ålborg

Byudviklingsprojektet i Nordhavn og Østhavnen vil placere en helt ny bydel på størrelse med Ålborg i Københavns havn. I Ålborg er de i gang med at øge trafikkapaciteten ved at bygge en tredje Limfjordstunnel for at afhjælpe en håbløs trafiksituation. I forvejen lider København af trafikforstoppelse allerede i dag. Vejnettets trafikkapacitet er udfordret med lange køer til følge, ledige parkeringspladser er en sjældenhed og den eksisterende metro er overfyldt. Lokaliseringen af et nyt Ålborg på et af de trafikmæssigt dårligst betjente områder i hovedstaden udgør en gigantisk udfordring for den ansvarlige planmyndighed. Ikke alene skal der skabes trafikbetjening svarende til et nyt Ålborg, men også til en i forvejen stigende trafikbelastning. Planen er at løse problemet ved at bygge en ny metrolinje M5 og en ny Østlig Ringvej. Miljøkonsekvensvurderingen af M5 er nu sendt i høring og der arbejdes også på at sende Østlig Ringvej i høring. Men hvor er dokumentationen for, at den påtænkte trafikbetjening overhovedet er tilstrækkelig?

Hvem har egentlig ansvaret for trafikbetjeningen af Nordhavn og Østhavnen?

Projektets størrelse ved fuld udbygning i 2070 svarer til en ny bydel i København på størrelse med Ålborg, målt på antal indbyggere. Hvad angår trafikbetjening af den nye bydel er udfordringen kolossal. Forudsætningen for at realisere byudviklingen (dvs. skabelse af boliger og arbejdspladser) er, at den nødvendige trafikinfrastruktur er på plads. Omvendt er forudsætningen for finansiering af infrastrukturen, at byudviklingen rent faktisk finder sted (dvs. der indtjenes finansieringsbidrag ved salg af byggeretter mm.). Den nye metrolinje M5 er løseligt estimeret til at koste 30 mia. kr. og finansieringen er langt fra på plads.

Projektet har mange aktører, men hvem har ansvaret for at dimensionere trafikkapaciteten, så den matcher trafikbehovet for en helt ny bydel på størrelse med Aalborg plus den i forvejen voksende trafik i Københavnsområdet?

Transportministeriet fik i november 2023 stillet spørgsmålet[1]: "Hvilken ansvarlig og koordinerende instans sikrer, at der etableres en trafikbetjening af det nye byområde, som har tilstrækkelig kapacitet til at undgå kødannelser i morgen- og aftenmyldretiderne?". Hertil svarede Transportministeriet[2]: "Byudvikling af Lynetteholm og Østhavnen kræver, at der etableres den nødvendige infrastruktur. Dette gælder i forhold til kollektive rejsende, bil- og cykeltrafik. En forudsætning for byudviklingen, er derfor at anlægge nye vej-, cykel- og metroforbindelser til området. Københavns Kommune er planmyndighed for området. I takt med den gradvise byudvikling af områderne vil Københavns Kommune – i samarbejde med grundejere der ønske(r) at opføre boliger, erhvervsbyggeri mv. – skulle vurdere om der er tilstrækkelig trafikbetjening og hvordan den i så fald sikres. Trafikbetjeningen er et element i vurderingen af byudviklingsmulighederne for området".

Svaret fra Transportministeriet peger entydigt på Københavns Kommune som planmyndighed for området og dermed ansvarlig for vurdering og sikring af tilstrækkelig trafikbetjening. Dette gælder ikke alene i slutsituationen med fuld udbygning, men også i alle etaperne frem mod fuld udbygning. En aktindsigt viser, at det er noget Københavns Kommune tager let på[3]: "Som svar på din aktindsigtsanmodning kan

[1] Hans Schjær-Jacobsen, "Spørgsmål til Transportministeriet", 13. november 2023.
[2] Transportministeriet, "Svar til Hans Schjær-Jacobsen vedr. trafikbetjening af Nordhavn, Lynetteholm og resten af Østhavnen", 18. december 2023.
[3] Københavns Kommune, "Aktindsigt om trafikbetjening af Nordhavn og Østhavnen", 6. september 2024.

Københavns Kommune oplyse, at der ikke foreligger akter som i detaljer dokumenterer at trafikbetjeningen til Østhavnen vil få tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken uden kødannelser i 2070" og videre "Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om at gøre Østhavnen til et byudviklingsområde, ligesom der ikke er truffet beslutning om at etablere en Østlig Ringvej, en metroforbindelse eller nye cykelforbindelser til området. Det er Københavns Kommunes forventning, at Østlig Ringvej, dersom den etableres, vil blive en statsvej". Sådan skriver en planmyndighed, der lige har sendt en ny metrolinje M5 til 30 mia. kr.[4] i høring med henblik på fremsættelse af anlægslov! Mon ikke en planmyndighed skulle udøve sin myndighed i planlægningsfasen i god tid inden fremsættelse og vedtagelse en anlægsloven?

Det er en berettiget forventning til en miljøkonsekvensvurdering af ny metrolinje M5, at den fremtidige trafikbetjening er genstand for omhyggelig analyse. Dette ikke mindst i betragtning af, at Københavns Kommune spiller en pikant dobbeltrolle i processen, dels som planmyndighed og dels som (med-)ejer af bygherren, dvs. Metroselskabet. I næste afsnit redegøres der for, at miljøkonsekvensrapporten udelukkende omfatter et scenarie med fuld udbygning og at den overhovedet ikke vurderer trafikbetjeningens tilstrækkelighed eller sikringen heraf, sådan som Transportministeriet beskriver planmyndighedens rolle.

Miljøkonsekvensrapportens mangelfulde vurdering af trafikbetjeningen

Efter en afgrænsningsproces[5] sendte Københavns Kommune 1. august 2024 miljøkonsekvensvurderingen af en mulig ny metrolinje M5 i høring[6] med høringsfrist 26. september 2024. Høringsmaterialet består af en miljøkonsekvensrapport (MKR M5)[7] og en bilagsrapport[8]. Sidstnævnte indeholder intet om trafikbetjeningen.

Miljøkonsekvensrapportens kapitel 6 "Trafik" siges at beskrive de trafikale virkninger af M5, både under anlægsfasen og når metrolinjen er i drift. Trafik skal i denne forbindelse forstås som al trafik, både vejtrafik (herunder tung trafik), kollektiv transport, cykeltrafik og fodgængere. Trafikbetjeningen under drift, som vi interesserer os for her, behandles kun overfladisk i afsnit 6.5 "Virkninger i driftsfasen", side 170-178, og endda kun for projektåret 2070. Med prognosemodellen OTM 7.3 er der regnet på to alternative forløb af M5, nemlig hovedscenariet Sydlig Løsning, København H – Østerport, og Nordlig Løsning Lynetteholm S – Østerport (andetsteds benævnt Snippen). Referencescenarie 2070 og projektscenarier 2070 fremgår af tabel 1 i nærværende notat.

---

[4] Morten Munk Andersen, "Ny beregning lægger seks milliarder til prisen for Lynetteholm-metro", Ingeniøren, 24. juni 2024.

[5] https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-04052023/referat/punkt-9

[6] https://blivhoert.kk.dk/hoering/miljokonsekvensrapport-metrolinje-m5

[7] Metroselskabet I/S, "Miljøkonsekvensrapport for M5", maj 2024. https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/531ea67a-7447-4bbc-950c-56a4f7389fc1/7c99db2c-0d93-46e2-a7db-b7e0ebecfc33-bilag-1.pdf

[8] Metroselskabet I/S, "Miljøkonsekvensrapport for M5", bilagsrapport. maj 2024. 7c99db2c-0d93-46e2-a7db-b7e0ebecfc33-bilag-2.pdf (kk.dk)

	Metro (M5)	Vej	Byudvikling
Referencescenarie	Ingen	1. etape Østlig Ringvej	Begrænset byudvikling i Østhavnen
Projektscenarie 1, Sydlig Løsning	København H – Østerport	Fuld Østlig Ringvej	Fuld byudvikling i Østhavnen
Projektscenarie 2, Nordlig Løsning	Lynetteholm S - Østerport	Fuld Østlig Ringvej	Fuld byudvikling i Østhavnen

Tabel 1. Oversigt over referencescenarie 2070 og projektscenarier 2070 (MKR M5, tabel 6.6).

Den pågående høring vedrører anlæg af ny metro linje M5, hvorom der snart (forventeligt i foråret 2025) bliver fremsat anlægslov med tilhørende finansieringsmodel. Det er i planlægningsmæssig sammenhæng bemærkelsesværdigt og usædvanligt, at der i projektscenarierne foruden anlæg af M5 også uden videre indgår både fuld udbygning af Nordhavn og Østhavnen (109.000 indbyggere og 72.000 arbejdspladser, se tabel 2) og anlæg af en fuld Østlig Ringvej, begge dele i 2070. Hvad angår fuld udbygning af Nordhavn og Østhavnen er det intet steds dokumenteret, at det er et realistisk scenarie. Det er snarere en arbitrær beregningsmæssig forudsætning født ud af politisk ønsketænkning på Københavns Rådhus, der dels skal begrunde behovet for metrolinje M5 og Østlig Ringvej og dels skal fremskaffe finansieringsbidrag til den stærkt underfinansierede infrastrukturudvikling. En ny befolkningsfremskrivning fra Danmark Statistik[9] baseret på en empirisk begrundet lavere fertilitetsrate forudsiger 700.000 indbyggere i København 2050. Det er 100.000 færre end Københavns Kommunes fremskrivning på det tidspunkt, hvor principaftalen om Lynetteholm blev en politisk realitet i 2070 og 50.000 færre end kommunens seneste fremskrivning. Væksten i efterspørgslen efter boliger i København falder altså væsentligt frem mod 2050.

Hvad angår Østlig Ringvej er der en endnu ikke færdiggjort miljøkonsekvensvurdering i gang og fremsættelse af anlægslov har lange udsigter. Københavns Kommune forventer som nævnt, at det bliver en statsvej, men det er der er ikke meget, der tyder på. Østlig Ringvej indgår nemlig ikke i Infrastrukturplan 2035[10]. Derfor burde MKR M5 også behandle det risikoscenarie, at M5 bliver anlagt uden at en Østlig Ringvej bliver fuldt etableret.

Ser man nærmere på befolkningstallene i tabel 2, fremstår det efter lidt hovedregning, at halvdelen af væksten på 66.000 indbyggere på Nordhavn og Østhavnen fra referencescenarie 2070 til projektscenarierne 2070 kommer fra Øvrige København mens den anden halvdel må komme ude fra. For arbejdspladserne gælder tilsvarende, at halvdelen af væksten på 35.000 arbejdspladser kommer fra Øvrige København og den anden halvdel kommer ude fra. Disse forhold er uargumenterede og derfor arbitrære. Som tidligere nævnt er de anvendte befolkningsprognoser for København bygget på en for høj fertilitetsrate. Som følge deraf er befolkningstilvæksten i København overprognosticeret.

[9] Danmarks Statistik, "Befolkningsfremskrivning 2024". https://www.statistikbanken.dk/FRKM124
[10] Transportministeriet, "Aftale om Infrastrukturplan 2035", 28. juni 2021. https://www.trm.dk/politiske-aftaler/2021/aftale-om-infrastrukturplan-2035-aftale

	Befolkning		Arbejdspladser	
	Referencescenarie	Projektscenarier (Sydlig og Nordlig Løsning)	Referencescenarie	Projektscenarier (Sydlig og Nordlig Løsning)
Nordhavn	35.000	35.000	31.000	31.000
Kløverparken	3.000	11.000	3.000	6.000
Refshaleøen	5.000	19.000	3.000	9.000
Lynetteholm	0	44.000	0	26.000
Øvrige København	721.000	688.000	448.000	431.000
Hele København	764.000	798.000	486.000	504.000
Hele hovedstads-området	2.347.000	2.347.000	1.218.000	1.218.000

Tabel. 2. Antal indbyggere og arbejdspladser i prognoseåret 2070 (MKR M5, tabel 6.7).

Beregningsresultater for metroen

Beregning af trafikbelastningen af metrosystemet i myldretimerne i 2070 på strækningsniveau fremgår ingen steder i MKR M5.

Det hedder bl.a. i konklusionen MKR M5: "For den kollektive trafik er der tale om en markant forbedring i forhold til den nuværende situation, og påvirkningen vurderes derfor at være stor og positiv". Den korrekte formulering ville være: "For den kollektive trafik er der i projektscenarierne 2070 tale om en markant forbedring i forhold til situationen i referencescenariet 2070, og påvirkningen vurderes derfor at være stor og positiv". Metroselskabet har bekræftet denne formulering[11], men dokumentationen for dens rigtighed mangler.

Beregningsresultater for vejtrafikken m.m.

Af sammenhængen må man gå ud fra, at beregningsresultater for vejtrafikken er opnået i forbindelse med en samlet beregning af hele trafiksystemet i projektscenarier 2070, altså inklusive både M5 og Østlig Ringvej. Det hedder bl.a. i konklusionen MKR M5 (side 178): "I driftsfasen er forholdene for den nuværende trafik i gadeplan (biler, cykler og gående) […] stort set identiske med de nuværende forhold, […]". Sætningen er volapyk og som sådan uden mening. Adspurgt foreslog Metroselskabet følgende alternative formulering: "Med M5 i drift forventes forholdene for trafikanter (gående, cyklister og bilister) stort set at være som i dag […]". Denne formulering er klar og let forståelig, men desværre objektiv forkert.

Den korrekte formulering ville være: "Med M5 og fuld Østlig Ringvej i drift og fuld byudvikling i Nordhavn og Østhavnen forventes forholdene for trafikanter (gående, cyklister og bilister) i projektscenarierne 2070 stort set at være som i referencescenariet 2070, […]". Denne formulering er på opfordring bekræftet af Metroselskabet[12].

De eneste strækningsdata i MKR M5 kan findes i fig. 6.16 (side 175) for trekanten Østlig Ringvej, Amagermotorvejen og Motorring 3. Her er der tale om en afrapportering af forskellen mellem trafik i

[11] Metroselskabet I/S, "Svar til Hans Schjær-Jacobsen", e-mail, 5. september 2024.
[12] Metroselskabet I/S, "Svar til Hans Schjær-Jacobsen", e-mail, 4. september 2024.

referencescenariet 2070 og projektscenariet Sydlig Løsning 2070. Man kan altså ikke se den absolutte strækningsbelastning.

Konklusion på trafikberegningerne i MKR M5

Det store spørgsmål er så, hvordan trafikforholdene er i referencescenariet 2070 og projektscenarierne 2070, for det kan man ikke se ud af MKR M5. Der er nemlig ingen beregningsresultater, der viser om trafikintensiteten for offentlig transport (herunder metro) og veje (herunder Østlig Ringvej) strækning for strækning matches af trafiksystemets kapacitet, og det hverken på hverdagsdøgn eller i myldretiden.

Læseren af MKR M5 efterlades med det indtryk, at trafikmæssigt er alt i den skønneste orden ved fuld udbygning 2070, men der er ingen dokumentation af hverken trafikintensitet eller trafikkapacitet, strækning for strækning. Det er værd at notere, at OTM modellens beregninger forudsætter uendelig trafikkapacitet. Det betyder, at hvis modellen kommer ud med en vilkårlig stor trafikbelastning af en given strækning, antages det uden videre, at trafikken kan afvikles gnidningsløst uanset den pågældende strækning faktiske kapacitetsgrænse.

I det følgende ses nærmere på detaljerne i OTM trafikberegningerne og det fremgår, at MKR M5 ikke refererer problematiske forhold.

Trafikberegningerne bag miljøkonsekvensrapport MKR M5

Offentligheden i almindelighed er henvist til at nøjes med den sparsomme fremstilling af trafikforholdene gennem det offentliggjorte høringsmateriale, dvs. MKR M5. Kun gennem adskillige aktindsigter er det lykkedes at få kendskab til de mere detaljerede beregninger og beregningsforudsætninger, som ligger til grund for de i MKR M5 rapporterede trafikdata. I MKR M5 hedder det (side 170): "For at vurdere dette [sammenhængen mellem byudvikling og passagertal for M5] er der vurderet passagertal ved hjælp af OTM-modellen for prognoseåret 2070. I projektscenariet for 2070 regnes med fuld byudvikling i Østhavnen. Prognosetallene er leveret af Metroselskabet og er baseret på et fælles forudsætningsgrundlag, der er udarbejdet sammen med Københavns Kommune og Transportministeriet". De detaljerede beregnede data og fælles forudsætningsgrundlag fremgår ikke af MKR M5, men er fremskaffet fra Metroselskabet[13] [14] [15] og Transportministeriet[16] [17] ved aktindsigter.

Der hersker stor forvirring om hvilke forudsætningerne trafikberegningerne er baseret på og der er identificeret tre alternative forudsætningsdokumenter. Aktindsigt hos Metroselskabet angiver notat 11040-001, dateret 12 juni 2024, hvilket er 4 måneder efter beregningernes offentliggørelse i resultatrapporten, 5. februar 2024. Aktindsigt hos Transportministeriet angiver foreløbigt notat nr. 40003, dateret 31. december 2023. I sin resultatrapport angiver Christian Overgård Hansen selv dok. nr. 11040-001, rev. A, dateret 31.

[13] Metroselskabet I/S, "Aktindsigt", 27. juni 2024.
[14] Christian Overgård Hansen, "MKV af metrolinje M5: Resultater for basis- og projektscenarier 2070", endeligt notat nr. 11040-002, rev. B, 5. februar 2024. (Resultatrapporten).
[15] Christian Overgård Hansen, "Beregningsforudsætninger for MKV af M5", notat nr. 11040-001, rev. 0, 12. juni 2024.
[16] Transportministeriet, "Aktindsigt", 27. juni 2024.
[17] Christian Overgård Hansen, "Beregningsforudsætninger for MKV af M5", foreløbigt notat nr. 40003-001, rev. A, 31. december 2023.

december 2023[18]. Den praktiske forskel er muligvis ikke stor, men projektet er åbenbart nu så kompliceret og tidspresset, at selv de centrale aktører har mistet overblikket over dokumentationen.

Under alle omstændigheder er befolkningsforudsætningerne, at der i 2070 skal være 109.378 indbyggere og 73.738 arbejdspladser til sammen i Nordhavn og Østhavnen. Som tidligere nævnt, er der ingen, der kan redegøre for hvor disse tal stammer fra og de anføres da også uden begrundelse.

I notat om beregningsresultater 5. februar 2024 (resultatrapporten) kan man finde detaljerede tal for passagertallet i begge projektscenarier 2070, strækning for strækning, på metrolinjerne M1/M2, M3/M4 og M5 i henholdsvis tabel 4, 8 og 10. Som det fremgår af tabel 1 i nærværende notat hedder projektscenarie 1 i MKR M5 Sydlig Løsning og projektscenarie 2 hedder Nordlig Løsning. De omtales i resultatrapporten som henholdsvis Hovedscenariet og Snippen.

Passagertal for metrolinje M1/M2 i 2070

Passagertallet pr. strækning for et hverdagsdøgn i basis- og projektscenarier fremgår af tabel 4 i resultatrapporten. I den ledsagende tekst kan man læse: "I basisscenariet beregnes 9.000 passagerer i den maksimale time under Havnesnittet, som er kl. 8-9 fra Christianshavn mod Kgs. Nytorv. Det reduceres med 170 passagerer i scenariet med Snippen og med 1.200 passagerer i Hovedscenariet". Det omtales ikke i rapporten, men det betyder, at i Hovedscenariet skal der komme 7.800 passagerer på strækningen, hvilket er over kapacitetsgrænsen, som er 6.000 passagerer pr. time ved 20 tog i timen. Med Snippen skal der komme 9.830 passagerer, hvilket overskrider grænsen endnu mere. Der er flere strækninger, hvor passagertallet ser ud til komme i nærheden af kapacitetsgrænsen. Det er foruroligende i betragtning af, at M5 antages at skulle bidrage til løsning af kapacitetsproblemer for M1/M2, der allerede er overbelastet i dag.

Passagertal for metrolinje M3/M4 i 2070

Passagertallet pr. strækning for et hverdagsdøgn i basis- og projektscenarier fremgår af tabel 10 i resultatrapporten. Der ser ikke ud til at være presserende kapacitetsproblemer, men der ser heller ikke ud til, at der kommer væsentlig flere passagerer med M3/M4, som lider af mangel på passagerer allerede i dag.

Passagertal for metrolinje M5 i 2070

Passagertallet pr. strækning for et hverdagsdøgn i basis- og projektscenarier fremgår af tabel 8 i resultatrapporten. Der ser ikke ud til at være kapacitetsproblemer, men snarere et beskedent antal passagerer.

Trafiktal for vejtrafik i 2070

Resultatrapporten præsenterer kortudsnit (fig. 1-5), som strækningsvis afbilder hverdagsdøgntrafik i basis- og projektscenarier (Hovedscenarie og Snippen). Der er ingen diskussion af om de viste trafikintensiteter overskrider strækningernes trafikkapacitet, men det sker givetvis på mange strækninger. OTM 7.3 antager, at der er uendelig trafikkapacitet og er ikke i stand til at identificere de situationer, hvor den prognosticerede trafik overstiger trafikkapaciteten. Den analyse må foretages med håndkraft af en erfaren trafikperson, men det sker bare ikke.

[18] Christian Overgård Hansen, "MKV af metrolinje M5. Beregningsforudsætninger for MKV af M5". dok. nr. 11040-001, rev. A, 31. december 2023.

Generel kritik af trafikberegningerne

Trafikberegningerne i MKR M5 omfatter et meget langt tidsrum helt frem til 2070 og dertil meget store strukturelle ændringer i 2070. Sådanne beregninger er karakteriseret ved meget store usikkerheder. Det er påfaldende, at der kun præsenteres beregninger for et eneste sæt af forudsætningsdata og kun to strukturelle projektscenarier. Der refereres ingen følsomheds- eller usikkerhedsberegninger, endsige risikoscenarier.

Det er desuden påfaldende, at egnetheden af den anvendte beregningsmodel OTM 7.3 ikke diskuteres. OTM-modellen blev oprindelig udviklet til et ganske specifikt formål og kan ikke uden videre anvendes til andre formål uden omfattende tilpasning. OTM-modellen har f.eks. flere gange tidligere vist sig at regne alvorligt forkert i forbindelse med prognosticering af metroens passagertal. Det seneste eksempel er Langtidsprognoserne 2020, 2023 og 2024 for metrolinjerne M3/M4[19].

Metroselskabet regner videre selvom høringen af MKR M5 allerede kører

Mens offentligheden er beskæftiget med at finde hoved og hale på de sparsomme, svært forståelige og mangelfulde trafikanalyser fremlagt i MKR M5 og de bagvedliggende forudsætninger og beregninger, regnes der videre på nye forudsætninger og nye projektscenarier. Det efterlader indtrykket af en forceret proces, hvori den igangværende høring af MKR M5 blot indgår som en formel bureaukratisk episode baseret på foreløbige trafikanalyser.

Metroselskabet skal beregne opdaterede passagerprognoser for forskellige linjeføringer af M5[20]. Foruden de allerede analyserede projektscenarier Hovedscenarie og Snippen, skal der også analyseres et nyt projektscenarie kaldet Etape 1, som forløber fra København H over Amagerbrogade til Refshaleøen. Passagerprognoserne skal nu også gennemføres for årene 2035, 2050 og 2070, altså en temmelig meget større analyse end gennemført i forbindelse med MKR M5. Desuden skal der gennemføres en perspektivanalyse med to alternative linjeføringer: 1) M5 Ring med stationer ved Rigshospitalet, Stengade og Forum og 2) M5 Ring med ekstra station ved Svanholmsvej (variant). Metroselskabet arbejder også med samfundsøkonomiske MKV-beregninger af metrobetjeningen af Lynetteholm, som endnu ikke er offentliggjort.

Sund & Bælt er også i gang med trafikberegninger

Parallelt med de ovenfor omtalte beregninger er Sund & Bælt som kommende bygherre for Østlig Ringvej i gang med at lave MKV trafikberegninger til en kommende miljøkonsekvensvurdering. Det virker ejendommeligt og uhensigtsmæssigt at Metroselskabet og By & Havn hver især skal have ansvaret for at der bliver foretaget trafikberegninger på tilstræbt identiske forudsætninger og projektscenarier, når Københavns Kommune er planlægningsmyndighed.

[19] Hans Schjær-Jacobsen, "Metroens passagertal og risiko for insolvens", notat, 10. august 2024, opdateret 6. september 2024.
[20] Christian Overgård Hansen, "Beregningsforudsætninger 2035, 2050 og 2070", notat nr. 11041-001, 4. maj 2024.

Sund & Bælt har nedsat en ekstern faglig følgegruppe for trafikmodelberegninger til en kommende miljøkonsekvensvurdering af M5 og Østlig Ringvej. Af en aktindsigt[21] i følgegruppens materiale fremgår det, at der forudsættes to projektscenarier for M5, nemlig Hovedscenarie og Etape 1 (som omtalt ovenfor, men forskellig fra MKR M5), og beregningsår 2035. 2040, 2050 og 2070. Der foreligger foreløbige beregningsresultater[22]. Desuden skal der foretages følsomhedsberegninger[23]. De detaljerede beregningsforudsætninger er opnået ved aktindsigt[24] [25] [26]. Endnu et sæt MKV-beregningsforudsætninger er dukket op[27]. Det fremgår bl.a., at der også skal analyseres på en vejforbindelse Nordhavn – Lynetteholm.

Man kan let få det indtryk, at den nødvendige samlede trafikale analyse i forbindelse med byudviklingsprojektet Nordhavn og Østhavnen og dokumentationen heraf er kaotisk tilrettelagt og bliver gennemført på en sådan måde, at kritiske aspekter så vidt muligt holdes skjult for offentligheden. Det drejer sig alene om at få en hurtig godkendelse af miljøkonsekvensrapporten for M5 hos planmyndigheden Københavns Kommune, hvorefter vejen ligger klar til fremsættelse og vedtagelse af anlægslov inden først kommende kommunalvalg. Folketinget er i denne sammenhæng at betragte som et ekspeditionskontor, der allerede tidligere har principgodkendt hele byudviklingsprojektet med tilhørende infrastruktur.

[21] Sund & Bælt, "Aktindsigt", 28. august 2024.
[22] Christian Overgård Hansen, "MKV af Østlig Ringvej - Foreløbige modelresultater", ppt præsentation, følgegruppemøde, 18. april 2024.
[23] Sund & Bælt, "Følsomhedsberegninger af trafikale effekter", Østlig Ringvej, udkast under udarbejdelse, 6. juni 2024.
[24] Vejdirektoratet, "Aktindsigt", 28. august 2024.
[25] Christian Overgård Hansen, "OTM 7.3. Beregningsforudsætninger 2030, 2035, 2040, 2050 og 2070", notat nr. 12096-002, rev. B, udarbejdet for Vejdirektoratet, 9. januar 2024.
[26] Christian Overgård Hansen, "OTM 7.3. Beregningsforudsætninger 2030, 2035, 2040, 2050 og 2070". notat nr. 12096-002, rev. C, udarbejdet for Vejdirektoratet, 5. februar 2024.
[27] Christian Overgård Hansen, Beregningsforudsætninger for 2035, 2040, 2050, 2050 og 2070, foreløbigt notat nr. 40003-002, rev. B, 8. april 2024.

Svar til: Høring 64791 af: Nina S

APPLICATION DATE
13. september 2024

SVARNUMMER
323

INDSENDT AF
Nina S

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge

HØRINGSSVAR

Kære København Kommune

Det er som sådan en uden mærket ide med en metrostation et sted på Bryggen, men mener ikke, at det lige skal være på Axel Heides Gade, da det vil skabe en del mere kaos og være helt malplaceret - ikke bare under bygningen, men også når det står færdigt.

I krydset mellem Islands Brygge og Axel Heides Gade er der dagligt rigtig meget myldre-trafik, i form af biler, cykler, gående, el-løbehjul og knallerter, som kommer fra alle retninger (fra Bryggebroen, nord og syd på Islands Brygge, Axel Heides Gade, osv).

En metrostation på denne placering vil skabe endnu mere trafikkaos end der er i forvejen og samtidig fjerne det hyggelige grønne område, der er meget vigtigt for dem der bor her.

Derudover er Islands Brygge et meget besøgt område om sommeren, og en metrostation vil meget sandsynligt tiltrække endnu flere og skabe endnu mere støj, hvor det ellers har været attraktivt at bo netop pga. roen og samtidigt det at være i byen.

Svar til: Høring 64791 af: Pia Kinhult

APPLICATION DATE
13. september 2024

SVARNUMMER
322

INDSENDT AF
Pia Kinhult

VIRKSOMHED / ORGANISATION
European Spallation Source ERIC

BY
Köpenhamn

POSTNR.
2200

ADRESSE
Box 176

HØRINGSSVAR

Remissvar M5
European Spallation Source ERIC (ESS) anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan ar större än de negativa miljokonsekvenserna angäende utbyggnaden av M5. Det ar viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas
sa att en anslutning av en Oresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.

ESS bedriver sin verksamhet som en enhet, delad mellan Köpenhamn och Lund. Det är av stor vikt att det
finns väl fungerande kollektivtrafik däremellan. En Oresundsmetro kommer att hjälpa ESS att vara en tillgänglig och effektiv facilitet för användare både i Danmark, Sverige samt från de övriga 11 länder som
investerar i anläggningen. ESS ska serva hela Europa och varlden som forskningsinfrastruktur.

MATERIALE:
ess 240913-100607-e95.pdf
ess 240913-100607-e95.pdf
ess 240913-100613-e97.pdf

Utöver det vill ESS framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller ESS att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. ESS vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.

Bakgrundsfakta Öresundsmetron

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö[1].

- Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknytpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats[2].

- Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet. Öresundsmetron skapar möjligheter för bättre uttnyttjande av tillgänglig arbetskraft, kompetens och förbättrad konkurrens. Dessa är viktiga förutsättningar för att kunna skapa så kallade storstadseffekter för ökad produktivitet och tillväxt i hela Öresundsregionen[3]. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora knutpunkterna Köpenhamn H og Malmö C. Sammantaget kommer Öresundsmetron bidra till att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag[4].

- ESS bedriver sin verksamhet som en enhet, delad mellan Köpenhamn och Lund. Det är av stor vikt att det finns väl fungerande kollektivtrafik däremellan. En Öresundsmetro kommer att hjälpa ESS att vara en tillgänglig och effektiv facilitet för användare både i Danmark, Sverige samt från de övriga 11 länder som investerar i anläggningen. ESS ska serva hela Europa och världen som användaranläggning.

- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig

1 www.oresundsmetro.com.

2 Øresundsmetroens rolle i Greater Copenhagens fremtidige infrastruktursystem og dens betydning for Københavns Lufthavn. Rambøll, 2019.

3 Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen. Københavns Kommune, 2019.

4 Öresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter. ÅF, 2019.

Utöver det vill ESS framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller ESS att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. ESS vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.

Bakgrundsfakta Öresundsmetron

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö[1].

- Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknytpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats[2].

- Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet. Öresundsmetron skapar möjligheter för bättre uttnyttjande av tillgänglig arbetskraft, kompetens och förbättrad konkurrens. Dessa är viktiga förutsättningar för att kunna skapa så kallade storstadseffekter för ökad produktivitet och tillväxt i hela Öresundsregionen[3]. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora knutpunkterna Köpenhamn H og Malmö C. Sammantaget kommer Öresundsmetron bidra till att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag[4].

- ESS bedriver sin verksamhet som en enhet, delad mellan Köpenhamn och Lund. Det är av stor vikt att det finns väl fungerande kollektivtrafik däremellan. En Öresundsmetro kommer att hjälpa ESS att vara en tillgänglig och effektiv facilitet för användare både i Danmark, Sverige samt från de övriga 11 länder som investerar i anläggningen. ESS ska serva hela Europa och världen som användaranläggning.

- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig

1 www.oresundsmetro.com.

2 Øresundsmetroens rolle i Greater Copenhagens fremtidige infrastruktursystem og dens betydning for Københavns Lufthavn. Rambøll, 2019.

3 Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen. Københavns Kommune, 2019.

4 Öresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter. ÅF, 2019.

spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg[5].

Yours sincerely,

Helmut Schober
Director General
European Spallation Source ERIC

5 Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region, Rambøll, 2019.

Svar til: Høring 64791 af: Nanna Geirsdottir

APPLICATION DATE
13. september 2024

SVARNUMMER
321

INDSENDT AF
Nanna Geirsdottir

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Flyhangargade 12

HØRINGSSVAR

Kære Høringssekretariat,

I forbindelse med den planlagte udvidelse af metrolinjen M5 ved Margretheholmen, ønsker jeg at fremføre min støtte til en underjordisk metrolinje frem for en højbane. En underjordisk løsning vil bevare områdets æstetiske værdi og historiske karakter, som er uvurderlige for vores samfund. Disse områder skal forblive uberørte og tilgængelige for offentligheden, som det også fremhæves i Miljøstyrelsens retningslinjer.

Det er vigtigt at beskytte de 25.000m2 grønne arealer, som ikke blot tjener som rekreative områder for beboerne, men også som vigtige økologiske habitater.

En højbane vil medføre en massiv indgriben i landskabet, herunder opfyldning af havnen og lukning af stier, hvilket vil påvirke områdets tilgængelighed og rekreative værdi negativt. Dette vil ikke kun være en visuel forstyrrelse, men også en forstyrrelse af det lokale dyreliv og økosystemer. Desuden vil en højbane kræve en langvarig byggeperiode, som vil forringe livskvaliteten for områdets beboere i mange år.

Det er afgørende, at vi vælger en løsning, der respekterer både naturen og beboernes behov. En underjordisk metro vil minimere generne under byggeriet og i den daglige drift, samtidig med at den sikrer en bæredygtig fremtid for vores by. Jeg håber, at disse argumenter vil blive taget i betragtning i den videre beslutningsproces.

Med venlig hilsen,

Nanna Geirsdottir

Svar til: Høring 64791 af: Kim og Tine

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
320

INDSENDT AF
Kim og Tine

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kongedybs Alle 17

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende forslag om etablering af M5

Jeg ønsker hermed at afgive mit høringssvar som beboer på Kongedybs Alle i området omkring Lergravsparken vedrørende planerne for etableringen af M5. Mit høringssvar fokuserer på de påvirkninger, jeg og andre i nærområdet vil opleve som følge af metrobyggeriet, samt nogle af de væsentlige mangler i den foreliggende Miljøvurdering.

Mulige alternative løsninger
Etableringen af M5 vil medføre store gener, særligt ved området omkring Lergravsparken, hvor byggeriet vil påvirke mange beboere. Det er skuffende, at Miljøredegørelsen ikke inkluderer en vurdering af mulige alternative løsninger for den kollektive trafikbetjening af Østhavnen. I lyset af de omfattende byggerier og gener, der er forbundet med metroen, burde der være belyst alternativer, såsom en letbane, som mange har foreslået. Dette nævnes også i hvidbogen fra 2022, hvor det anføres, at "flere høringssvar indeholder forslag til anden infrastrukturudvikling, herunder letbane og udbygning af S-togsnettet". Jeg opfordrer derfor til, at alternative løsninger tages op til nærmere vurdering.

Tunnelens placering og linjeføring
Jeg er bekymret, og mange beboer har udtrykt utryghed og stor bekymring omkring den præcise linjeføring af tunnelrørene. Miljørapporten giver kun overfladiske oplysninger om dybde og placering af de to tunnelspor under husene på hhv. Kongedybs Alle og Prøvestens Alle, samt i de øvrige nærtliggende områder, hvor tunnelføring sker under private huse/ejendomme. Det medfører unødig usikkerhed. Jeg ønsker en klar præcisering af linjeføringen, så jeg som beboer præcist ved, hvor sporene kommer til at løbe, og hvilken indflydelse det vil have på min ejendom.

Valg af placering for afgreningskammer

Jeg støtter den opfordring, der er kommet til at undgå placeringen af afgreningskammeret ved Lergravsparken. En sådan placering vil medføre betydelige gener for langt flere beboere sammenlignet med en placering ved Jenagade. Risikoen for sætningsskader i bygningerne (mange bygninger i området er af ældre dato og flere bevaringsværdige) vil også stige væsentligt, hvilket øger utrygheden for mig og de øvrige beboere i området omkring Lergravsparken station, herunder Kongedybs Alle og Prøvestens Alle.

Grundvand
På side 379 vises grundvandssænkningerne ved Lergravsparken og de planlagte boringer til reinfiltrering. Miljørapporten behandler kun sænkninger på 0,5 meter, men ikke de forventede konsekvenser ved 0,25 meters sænkning, som strækker sig ind under mange bygninger, især ved afgreningskammeret. Det er problematisk, at rapporten ikke adresserer risikoen for bygningsskader eller mulige tiltag til at reducere dem. Det undrer også, at der ikke er planlagt boringer tættere på området ved Prøvestens Alle og Kongedybs Alle, da kalksænkningen breder sig i den retning.

Midlertidig nedlæggelse af faciliteter
Det er oplyst, at legepladsen vil blive reduceret i størrelse, og de to boldbaner ved Lergravsparken vil blive fjernet. Jeg vil stærkt anbefale, at der etableres midlertidige alternativer i nærområdet, så børn og unge i området fortsat har adgang til disse vigtige fritidsfaciliteter, mens byggepladsen er aktiv.

Støj- og vibrationspåvirkning
Afsnittet i Miljørapporten om støj er svært at forstå for menigmand. Der bruges tekniske betegnelser, som ikke er forklaret tilstrækkeligt, og det er uklart, hvordan støjniveauerne vil påvirke os i praksis. Særligt for området ved Lergravsparken angives det, at støjniveauer op til 79 dB vil kunne forekomme i dagtimerne, og støjniveauet vil også overstige grænseværdierne i aften- og natperioderne. Det er ikke acceptabelt, at Miljørapporten ikke klart angiver, hvad de præcise grænseværdier er, og hvilke støjniveauer jeg, og vi som beboere, kan forvente i de forskellige perioder.

Med hensyn til vibrationer er det uklart, hvordan de vil påvirke forskellige bygningstyper i området. Der er ikke specificeret forskelle på, hvordan villaer med og uden kældre, samt boliger af ældre dato (flere boliger på Kongedybs Alle og Prøvestens Alle er fra 1899 og har status som bevaringsværdigt klasse 5) med meget begrænset til næsten ingen fundament, vil blive påvirket af vibrationer, hvilket skaber usikkerhed omkring risikoen for bygnings- og sætningsskader. Jeg vil derfor gerne se en mere detaljeret redegørelse for dette i den endelige rapport.

Yderligere viser erfaring fra M3 Cityringen, at arbejdstog kan skabe vibrationer tæt på grænseværdierne. Det er uklart, hvad "enkelte tilfælde" betyder, og hvilke faktorer der påvirker dette. Miljørapporten angiver desuden, at vibrationspåvirkningen under anlægsfasen forventes at være stor, hvilket kan medføre ubehag eller skader. En mere præcis redegørelse for, hvor og hvem der er særligt udsat, samt forskelle mellem bygningstyper, er nødvendig.

Vibrationer – drift
Ifølge side 238 viser beregningerne ingen overskridelser af grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, vibrationskomfort eller strukturlyd i driftsfasen. Rapporten tager dog ikke højde for, at mange borgere oplever gener, selv når grænseværdierne overholdes. Det bør overvejes at sænke grænseværdierne, så alle kan bo i deres hjem uden gener fra vibrationer. Erfaringer fra M3 viser, at

nuværende grænseværdier kan være for høje. Metroselskabet bør bruge disse erfaringer til at forhindre lignende problemer ved M5.

Øget trafik og tung transport
Det er meget bekymrende, at området omkring Lergravsparken vil blive udsat for en betydelig øgning i lastbiltrafikken som følge af jordkørsler til Lynetteholmen.

Figur 6.2 viser, at lastbiler fra byggeriet i Amager Syd sandsynligvis vil køre ad Kastrupvej og Øresundsvej, hvilket vil fordoble trafikken omkring Lergravsparken og især påvirke ældreboligerne i området. Der er foreslået en alternativ rute via Saltværksvej og Amager Strandvej, som jeg anbefaler for at skåne flere beboere.

Der bør være en langt grundigere gennemgang af støj- og trafikbelastningen i Miljørapporten, da den ikke tager højde for de kumulative effekter af den eksisterende og den kommende trafik.

Afsluttende bemærkninger
Afslutningsvis vil jeg gerne understrege behovet for en mere detaljeret og præcis Miljøvurdering, der bedre forklarer de konsekvenser, jeg, og vi som beboere, vil blive udsat for. Jeg håber, at man vil tage mine, og de øvrige beboeres i områdets, bekymringer alvorligt og justere planerne for at minimere de negative påvirkninger på beboernes livskvalitet.

Svar til: Høring 64791 af: Claus Bendixen

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
319

INDSENDT AF
Claus Bendixen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64,5 th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedlagt som PDF

MATERIALE:
mkr m5 claus bendixen.pdf

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

GØR NU DET RIGTIGE – OG GØR DET RIGTIGE FRA START !

M5 kan blive en væsentlig forbedring af hele metrosystemets sammenhæng og hermed samlede kapacitet.
Især aflastning af det indtil dato enlige havnesnit er uopsætteligt.
Derfor vil den sydlige del - fra Hovedbanegården til Refshaleøen - blive til glæde for mange københavnere - nuværende såvel som de, der måtte komme til.
Bør gennemføres som fase 1.

MEN:

Det vil være en stor fejl at gennemføre dele af denne linje som højbane eller på dæmning.

En jernbanelinje (metro) etableret i en eksisterende by er en fortræffelig om end dyr transportløsning men kan på ingen måde berige omgivelserne hverken æstetisk, arkitektonisk eller mentalt, - hvilket jo heller ikke er formålet.

Metroselskabet oplyser dog, at man ved anlæggelse meget gerne vil berige byen, hvor det er muligt. Det kan man konstatere er sket med rimelig succes ang. stationer, hvilket budgetterne formentlig tynges af.
En højbanesektion på M5 vil lokalt udelukkende tage uden at give!

Berigelsen er alene den bekvemme transport – i bybilledet må man forlange, at metroen skal være så usynlig som muligt.

Som en kommende del af det centrale København vil en højbane fra Prags Boulevard til Refshaleøen blive et "åbent metro-sår" og hermed i mange år fremstå som en åbenlys fejl.

Vidste man ikke bedre, ville det være til at forstå, men erfaringen viser, at:

a) højbanen til Ørestad har vist sig ødelæggende for bydelens mulighed for en samlet identitetsskabelse og kulturel vækst.
b) den lange lufthavnsforbindelse har som en kniv brutalt opdelt størstedelen af Amager i to.
c) endnu skylder planlæggerne at anvise bare eet sted, hvor en højbane på nogen måde har beriget et eksisterende bykvarter!
d) ingen eksisterende metrolinie føres op for herefter igen at dykke ned.

Et højbaneafsnit på M5 vil derfor fremstå som en i bogstaveligste forstand slet skjult spareløsning!

En højbane-/dæmning vil sandsynligvis vise sig sårbar i drift og mere kostbar i vedligeholdelse end en tunnel. Linjeføringen er tæt på Øresund - over vand et par gange -

og til to øer uden kendt plan. Vejrforhold har ikke mindst de senere år vist sig helt uforudsigelige.
I et sådant miljø er 100 år et langt perspektiv.

Som er fremtidig meget central del af af Østhavnen og København vil en højbane eller dæmning signalere det stik modsatte af hensigten – at bidrage til udviklingen af byen som en moderne by med blå og grønne frirum.

Margretheholm
Med en højbaneløsning vil kvarterets nuværende 2000 beboere opleve at områdets eneste grønne og blå rekreative muligheder vil blive dem frastjålet og erstattet af støj og støv døgnet rundt.

Da jeg antager, at rigtig mange beboere og kendere af Margretheholm i andre høringssvar vil redegøre for kvarterets enestående kvaliteter som beboelsesområde ikke mindst for børnefamilier, vil jeg uforbeholdent støtte disse beskrivelser, men lade dem tale denne sag.

Om 100 år, som er metroplanlæggernes konservative skøn for holdbarheden, vil en højbane have haft mindst 30.000 naboer. Endda uden at Refshaleøen og Kløverparken medregnes.
Københavnere bor statistisk set samme sted i ca. 6 år. Med en højbane vil antallet af berørte formentlig endda stige markant (hyppigere fraflytning).

Margretheholm Havn
En dæmning/højbane og opfyldning af over halvdelen af Margretheholm Havn vil blive dødsstødet for Sejlklubben Lynetten. Som en af byens største og i øvrigt eneste selvbyggede lystbådehavn kan København og ikke mindst Refshaleøen risikere at miste et historisk maritimt miljø med både værft og andre havnefaciliteter samt over 1000 medlemmer og mange besøgende turister.

Med lukning af Lynetteløbet er det nu for småbåde og kajakker forbundet med en betydelig fare at komme ud af eller ind i Københavns Havn. Eneste tilbageværende mulighed for en fremtidig adgang er på tegnebrættet: En kanalløsning fra f. eks. Krudtløbet til – Margretheholm Havn.
Denne mulighed må ikke ødelægges.

Det beskrives, at hele eller dele af klubben med de over 700 både ad åre vil kunne anvises en plads på Prøvestenen i en havn, der endnu ikke eksisterer.
Med de mange nybyggerier med unge familier ved Strandlodsvej / Amager Strandvej og de kommende i Kløverparken samt ved Uplandsgade kan man forvente en øget efterspørgsel på bådpladser ved Øresund.

Hvorfor med et enkelt strøg starte med at fjerne 700 ??
Jeg forstår ikke denne logik:

Hvordan er Metro hidtil blevet anlagt ?

- M1 og M2 er ført under vand hele 4 gange i det centrale København og 1 ved Søerne.
- M3 er ført under vand ved Søerne og Slotsholmskanalen.
- Den seneste M4 er ført under vand adskillige steder mellem Havneholmen og Mozart Plads.
- M5 planlægges (indtil videre) at gå under vand mellem Hovedbanegården og Islands Brygge og mellem Østerport og Lynetteholmen.

M5 bør ved Margretheholm Havn føje sig til denne smukke tradition for en havneby.

Hvor Metro i dag forsyner tæt bybebyggelse synes tunnelløsninger aldeles uundgåelige.

I Planerne for for Østhavnen skal M5 betjene et kommende centralt og tæt byområde.

Lad M5 i respekt for byens historie, havne og københavnerne ske på samme elegante og diskrete vis.

Claus Bendixen
Margretheholmsvej 64,5th
1432 København K
41435451

Svar til: Høring 64791 af: Trelleborgs kommun

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
318

INDSENDT AF
Trelleborgs kommun

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Kommunstyrelsen

BY
Trelleborg

POSTNR.
23183

ADRESSE
Algatan 29

HØRINGSSVAR

Trelleborgs kommun vill tacka för möjligheten att yttra sig om Köpenhamns kommuns Miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5. Som medlem i Greater Copenhagens styrelse stödjer Trelleborgs kommun detta projekt, som på lång sikt gynnar hela regionen. M5 och Öresundsmetron förväntas ha en positiv inverkan på invånare, verksamheter och besökare i området. Trelleborgs kommun önskar att Köpenhamns kommun och Region Hovedstaden tydligt tar ställning för en utbyggnad av metrolinje M5.

M5-projektet ser Trelleborgs kommun som mycket positivt för att säkerställa hållbar och effektiv regional kollektivtrafik. Trelleborgs kommun uppmanar att genomföra den föreslagna sträckningen från Köpenhamn H till Österport via Lynetteholm, samt att anlägga en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken. Detta skulle förbättra nuvarande infrastruktur och förbereda regionen för framtida trafikbehov och integration med Sverige.

Att projektet har som mål att halvera utsläppen från byggfasen jämfört med tidigare metrolinjer är mycket positivt. Projektets starka fokus på att minska klimatavtrycket ligger i linje med dagens krav och verkar uppnåeligt med de föreslagna åtgärderna.

Ytterligare förbindelser över Öresund ser Trelleborgs kommun som mycket fördelaktiga. Öresundsmetron kan bidra positivt till utvecklingen i sydvästra Skåne. Trelleborgs kommun förväntas växa med upp till 20 000 invånare. Många av dessa invånare kommer att arbeta i Malmö/Lund-regionen och Öresundsregionen, vilket gör smidiga och effektiva transporter till Köpenhamn mycket viktiga.

Öresundsmetron öppnar också möjligheter för köpenhamnare att bosätta sig i svenska kranskommuner. Med goda förbindelser från Malmö till omkringliggande kommuner förväntas antalet resenärer som nyttjar Öresundsmetron öka. Tidig planering av Öresundsmetron skapar förutsättningar för ett högt och stabilt resandeunderlag för både dagens och morgondagens metrosystem i Öresund. En framtida Öresundsmetro kommer även skapa en större redundans och

minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamn, vilket ytterligare stärker regionens transportinfrastruktur och säkerställer tillförlitliga resor över gränsen.

Trelleborgs kommun uppmanar fler sydvästskånska kommuner att samarbeta kring Öresundsmetron, för att öka medvetenheten om dess nytta och behov på den svenska sidan samt integrera den i planeringen av framtida bebyggelse och kollektivtrafik.

Trelleborgs kommun ser fram emot att följa utvecklingen av detta projekt och dess positiva effekter på regionens kollektivtrafik.

Svar til: Høring 64791 af: Flemming Hastrup

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
317

INDSENDT AF
Flemming Hastrup

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Breidablik Allé 15

HØRINGSSVAR

Et eventuelt byggeri og derefter daglig kørsel på metrolinje fra DR Byen og hen til Amagerbrogade S kommer til at gå lige under et stille villakvarter med meget stor risiko for sætningsskader, støj- og vibrationsgener for beboerne, hvis ikke dette stoppes eller bygges andet steds. De fleste af husene er gamle murstensvillaer fra 1920'erne og 1930'erne. Husene vil på ingen måde kunne tåle disse rystelser og vibrationer. Beboerne vil få en meget forringet livskvalitet og boligerne vil falde drastisk i værdi.

Svar til: Høring 64791 af: Jesper Baunsgaard

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
316

INDSENDT AF
Jesper Baunsgaard

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Carslgade 10

HØRINGSSVAR

Vedr. afgreningskammer Jenagade og tilhørende støj- og vibrations beregninger i anlægsfasen.

Der ønskes indblik i beregningsresultater i form af både støjkonturkort og vibrations-konturkort, der viser udbredelsen af støj og vibrationer i anlægsfasen.

Dertil ønskes særligt indblik i de mest støjende og vibrations givende anlægsarbejder (fx. sekantpæle- og spuns-arbejder).

Vil disse typer arbejder i afgreningskammeret Jenagade kun udføres i dagstimerne? Og dermed ikke i weekenderne, aften og nat?

Tages der fotodokumentation af eksisterende bygninger inden igangsættelse af anlægsarbejderne og hvis ja, i hvilken udbredelse fra Jenagade?

Opsættes der støj og/eller vibrationsmålere på eksisterende bygninger og i givet fald hvor? Vil man som borger kunne tilgå online data fra disse målere?

Svar til: Høring 64791 af: Carsten Buhl Olsen

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
315

INDSENDT AF
Carsten Buhl Olsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandgang 28

HØRINGSSVAR

1. Bevarelse af livskvalitet for de 3000 beboere på Margretheholm og i kolonihaverne langs Forlandet.
2. Beskyttelse af grønne og rekreative områder.
3. Bevarelse af Margretheholm Havn, og kolonihaverne langs Forlandet, som et rekreativt område.
4. Reduktion af støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen.
5. Forebyggelse af visuelle forstyrrelser i bybilledet.
6. Beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø.
7. Forbedring af ejendomsværdier ved at undgå en højbane.
8. Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter.
9. Sikring af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi.
10. Forebyggelse af ødelæggelse af børns legemiljøer og daglige aktiviteter.
11. Beskyttelse af Margretheholms Havn mod opfyldning og forringelse.
12. Undgåelse af gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad.
13. Opnåelse af en langsigtet økonomisk investering gennem en tunnel.
14. Forbedring af mulighederne for fremtidig byudvikling ved at undgå en højbane.
15. Reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen.
16. Bevarelse af områder, der er essentielle for børnefamilier i byen.
17. Beskyttelse mod en opsplitning af byrum, som en højbane vil forårsage.
18. Fastholdelse af Margretheholm, og kolonihaverne langs Forlandet, som et attraktivt og familievenligt område.
19. Forebyggelse af langvarige og omfattende anlægsarbejder.
20. Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet mod forstyrrelser.

Uddybede Argumenter for at etablere en tunnelløsning

1. **Bevarelse af livskvalitet for de 3000 beboere på Margretheholm, og for beboerne i kolonihaverne langs Forlandet**: En underjordisk metro vil minimere støj, vibrationer og visuelle gener, hvilket er afgørende for at bevare den høje livskvalitet, som beboerne på Margretheholm nyder i dag.

2. **Beskyttelse af grønne og rekreative områder**: En tunnel vil sikre, at de grønne områder, der bruges dagligt af beboere til rekreation, sport og afslapning, ikke bliver ødelagt eller utilgængelige i

flere år.

3. **Bevarelse af Margretheholm Havn, og kolonihaverne langs Forlandet, som et rekreativt område**: Havnens funktion som et centralt rekreativt område vil blive bevaret, hvis metroen anlægges under jorden, hvilket forhindrer en forringelse af havnens værdi for beboerne.

4. **Reduktion af støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen**: En underjordisk metro vil reducere den støj og de vibrationer, der ellers vil forstyrre beboernes hverdag både under konstruktionen og når metroen er i drift.

5. **Forebyggelse af visuelle forstyrrelser i bybilledet**: En tunnel vil bevare Margretheholms visuelle æstetik, da en højbane vil skabe en dominerende og unaturlig struktur i landskabet, som vil forstyrre områdets æstetiske karakter.

6. **Beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø**: Anlæggelse af en tunnel vil i højere grad beskytte det lokale dyreliv og flora, da indgrebet i naturen vil være markant mindre sammenlignet med en højbane.

7. **Forbedring af ejendomsværdier ved at undgå en højbane**: Ejendomsværdierne vil sandsynligvis falde, hvis en højbane opføres tæt på boligerne. En underjordisk løsning vil bevare værdien af boligerne i området.

8. **Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter**: En tunnel vil beskytte Margretheholms historiske arv og æstetiske værdi ved at undgå en struktur, der deler og skæmmer området.

9. **Sikring af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi**: En underjordisk metro understøtter Københavns Kommunes strategi for at bevare og fremme grøn bynatur, som er en topprioritet for byens borgere.

10. **Forebyggelse af ødelæggelse af børns legemiljøer og daglige aktiviteter**: Margretheholms grønne områder er centrale for børns leg og udvikling. En højbane vil forringe disse områder, hvilket vil have en negativ indvirkning på børnenes muligheder for udendørs aktiviteter.

11. **Beskyttelse af Margretheholm Havn mod opfyldning og forringelse**: Hvis metroen anlægges over jorden, vil det kræve opfyldning af dele af havnen, hvilket vil ødelægge dens funktion som et rekreativt og maritimt område.

12. **Undgåelse af gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad**: Erfaringer fra andre dele af København, hvor metroen er ført over jorden, har vist negative konsekvenser for områdets sammenhængskraft og rekreative værdi. Disse fejl bør undgås på Margretheholm.

13. **Opnåelse af en langsigtet økonomisk investering gennem en tunnel**: En underjordisk løsning er en bedre langsigtet investering, da det vil reducere vedligeholdelsesomkostninger og sikre en mere holdbar løsning for byens infrastruktur.

14. **Forbedring af mulighederne for fremtidig byudvikling ved at undgå en højbane**: En højbane vil begrænse fremtidige udviklingsmuligheder på grund af afstandskrav og støjniveauer, hvilket kan forhindre videreudvikling af området.

15. **Reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen**: Anlæggelse af en tunnel vil minimere den tunge trafik og transport af materialer, som vil påvirke trafiksikkerheden og skabe trængsel i området under byggefasen.

16. **Bevarelse af områder, der er essentielle for børnefamilier i byen**: Margretheholm, og kolonihaverne langs Forlandet, er et attraktivt sted for børnefamilier på grund af dets grønne områder og adgang til natur. En højbane vil forringe disse kvaliteter og gøre området mindre attraktivt for børnefamilier.

17. **Beskyttelse mod en opsplitning af byrum, som en højbane vil forårsage**: En højbane vil skabe en fysisk og visuel opdeling af bymiljøet, hvilket kan reducere sammenhængskraften i lokalsamfundet og gøre området mindre tilgængeligt.

18. **Fastholdelse af Margretheholm som et attraktivt og familievenligt område**: For at sikre at Margretheholm forbliver et attraktivt boligområde for familier, er det afgørende at metroen føres under jorden, så områdets unikke kvaliteter bevares.

19. **Forebyggelse af langvarige og omfattende anlægsarbejder**: Anlægsarbejdet vil være mindre invasivt og kortere varende, hvis metroen anlægges under jorden, hvilket vil minimere forstyrrelser for beboerne i området.

20. **Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet mod forstyrrelser**: En underjordisk løsning vil sikre, at Margretheholm Havn og de omkringliggende områder bevares som vigtige rekreative og miljømæssige ressourcer for beboerne.

Svar til: Høring 64791 af: Jan B

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
314

INDSENDT AF
Jan B

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandgang 45

HØRINGSSVAR

Hej. M5 linien er en rigtig god ide, men den skal selvfølgelig graves ned over hele strækningen. Hvis det ikke sker vil den efterlad et meget bredt område på begge sider, der vil blive plaget af evindeligt støj. Desuden vil dette område også blive stærkt forringet, at udsigten til dette grimme højbaneanlæg.

VH Jan

Svar til: Høring 64791 af: Philip Holm Hansen

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
313

INDSENDT AF
Philip Holm Hansen

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandgang 18

HØRINGSSVAR

Korte, Præcise Argumenter for at etablere Metroen som tunnelløsning:

1. Bevarelse af livskvalitet for de 3000 beboere på Margretheholm.
2. Beskyttelse af grønne og rekreative områder.
3. Bevarelse af Margretheholm Havn som et rekreativt område.
4. Reduktion af støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen.
5. Forebyggelse af visuelle forstyrrelser i bybilledet.
6. Beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø.
7. Forbedring af ejendomsværdier ved at undgå en højbane.
8. Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter.
9. Sikring af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi.
10. Forebyggelse af ødelæggelse af børns legemiljøer og daglige aktiviteter.
11. Beskyttelse af Margretheholms Havn mod opfyldning og forringelse.
12. Undgåelse af gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad.
13. Opnåelse af en langsigtet økonomisk investering gennem en tunnel.
14. Forbedring af mulighederne for fremtidig byudvikling ved at undgå en højbane.
15. Reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen.
16. Bevarelse af områder, der er essentielle for børnefamilier i byen.
17. Beskyttelse mod en opsplitning af byrum, som en højbane vil forårsage.
18. Fastholdelse af Margretheholm som et attraktivt og familievenligt område.
19. Forebyggelse af langvarige og omfattende anlægsarbejder.
20. Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet mod forstyrrelser.

Uddybede Argumenter for at etablere en tunnelløsning

1. **Bevarelse af livskvalitet for de 3000 beboere på Margretheholm**: En underjordisk metro vil minimere støj, vibrationer og visuelle gener, hvilket er afgørende for at bevare den høje livskvalitet, som beboerne på Margretheholm nyder i dag.

2. **Beskyttelse af grønne og rekreative områder**: En tunnel vil sikre, at de grønne områder, der bruges dagligt af beboere til rekreation, sport og afslapning, ikke bliver ødelagt eller utilgængelige i flere år.

3. **Bevarelse af Margretheholm Havn som et rekreativt område**: Havnens funktion som et centralt rekreativt område vil blive bevaret, hvis metroen anlægges under jorden, hvilket forhindrer en forringelse af havnens værdi for beboerne.

4. **Reduktion af støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen**: En underjordisk metro vil reducere den støj og de vibrationer, der ellers vil forstyrre beboernes hverdag både under konstruktionen og når metroen er i drift.

5. **Forebyggelse af visuelle forstyrrelser i bybilledet**: En tunnel vil bevare Margretheholms visuelle æstetik, da en højbane vil skabe en dominerende og unaturlig struktur i landskabet, som vil forstyrre områdets æstetiske karakter.

6. **Beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø**: Anlæggelse af en tunnel vil i højere grad beskytte det lokale dyreliv og flora, da indgrebet i naturen vil være markant mindre sammenlignet med en højbane.

7. **Forbedring af ejendomsværdier ved at undgå en højbane**: Ejendomsværdierne vil sandsynligvis falde, hvis en højbane opføres tæt på boligerne. En underjordisk løsning vil bevare værdien af boligerne i området.

8. **Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter**: En tunnel vil beskytte Margretheholms historiske arv og æstetiske værdi ved at undgå en struktur, der deler og skæmmer området.

9. **Sikring af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi**: En underjordisk metro understøtter Københavns Kommunes strategi for at bevare og fremme grøn bynatur, som er en topprioritet for byens borgere.

10. **Forebyggelse af ødelæggelse af børns legemiljøer og daglige aktiviteter**: Margretheholms grønne områder er centrale for børns leg og udvikling. En højbane vil forringe disse områder, hvilket vil have en negativ indvirkning på børnenes muligheder for udendørs aktiviteter.

11. **Beskyttelse af Margretheholm Havn mod opfyldning og forringelse**: Hvis metroen anlægges over jorden, vil det kræve opfyldning af dele af havnen, hvilket vil ødelægge dens funktion som et rekreativt og maritimt område.

12. **Undgåelse af gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad**: Erfaringer fra andre dele af København, hvor metroen er ført over jorden, har vist negative konsekvenser for områdets sammenhængskraft og rekreative værdi. Disse fejl bør undgås på Margretheholm.

13. **Opnåelse af en langsigtet økonomisk investering gennem en tunnel**: En underjordisk løsning er en bedre langsigtet investering, da det vil reducere vedligeholdelsesomkostninger og sikre en mere holdbar løsning for byens infrastruktur.

14. **Forbedring af mulighederne for fremtidig byudvikling ved at undgå en højbane**: En højbane vil begrænse fremtidige udviklingsmuligheder på grund af afstandskrav og støjniveauer, hvilket kan forhindre videreudvikling af området.

15. **Reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen**: Anlæggelse af en tunnel vil minimere den tunge trafik og transport af materialer, som vil påvirke trafiksikkerheden og skabe trængsel i området under byggefasen.

16. **Bevarelse af områder, der er essentielle for børnefamilier i byen**: Margretheholm er et attraktivt sted for børnefamilier på grund af dets grønne områder og adgang til natur. En højbane vil forringe disse kvaliteter og gøre området mindre attraktivt for børnefamilier.

17. **Beskyttelse mod en opsplitning af byrum, som en højbane vil forårsage**: En højbane vil skabe en fysisk og visuel opdeling af bymiljøet, hvilket kan reducere sammenhængskraften i lokalsamfundet og gøre området mindre tilgængeligt.

18. **Fastholdelse af Margretheholm som et attraktivt og familievenligt område**: For at sikre at Margretheholm forbliver et attraktivt boligområde for familier, er det afgørende at metroen føres under jorden, så områdets unikke kvaliteter bevares.

19. **Forebyggelse af langvarige og omfattende anlægsarbejder**: Anlægsarbejdet vil være mindre invasivt og kortere varende, hvis metroen anlægges under jorden, hvilket vil minimere forstyrrelser for beboerne i området.

20. **Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet mod forstyrrelser**: En underjordisk løsning vil sikre, at Margretheholm Havn og de omkringliggende områder bevares som vigtige rekreative og miljømæssige ressourcer for beboerne.

Svar til: Høring 64791 af: Georg Christiansen

APPLICATION DATE
12. september 2024

SVARNUMMER
312

INDSENDT AF
Georg Christiansen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Bregnegangen 24

HØRINGSSVAR

I forbindelse med etableringen af M5 bør der forberedes med en udfletning ved Amagerbrogade, således at banen kan blive til gavn for flere med en gren (som sydhavnsgrenen M4 på M3) mod Sundbyvester Plads, Amager Landevej, Tårnby og med f.eks. endestation ved Tårnby Torv og Tårnby Station.

Når ringen sluttes mellem Hovedbanegården og Østerport bør det samme ske ved Rigshospitalet med afgrening mod Bispebjerg og Høje Gladsaxe.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Larsen

APPLICATION DATE
11. september 2024

SVARNUMMER
311

INDSENDT AF
Søren Larsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Svanevænget 2, 1th.

HØRINGSSVAR

Bekymring om højbaneløsning og udfyldning af Lynette havn.

Når jeg besøger mine børn og børnebørn, som bor på Margretheholm kan vi se at al aktivitet foregår udenfor. De har dejlige grønne arealer, hvor der er legepladser, fodboldbaner, trampoliner, svævebane, skov og havn. Folk kommer hinanden ved og børnene leger sammen. Alles og især børnenes liv vil blive væsentligt forringet hvis der vil være byggeplads og metrolinje over jorden. Det vil være tab af børnenes livskvalitet, og deres udendørs liv vil blive begrænset - således at det vil betyde mere indendørs/skærm aktivitet som vil have en direkte negativ påvirkning af deres liv. Det gode kollektiv vil også komme på prøve når de udendørs arealer som alle anvender bliver markant reduceret. Vi håber der vil blive taget højde for den negative påvirkning en metro over jorden vil have for børn og voksne på Margretheholm og løsningen istedet vil blive en metro under jorden.
Mvh.

Søren Larsen

Svar til: Høring 64791 af: Siggi

APPLICATION DATE
11. september 2024

SVARNUMMER
310

INDSENDT AF
Siggi

BY
2300

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ingolfs alle

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune har nu sendt planen for den nye metrolinje M5 i høring. Ifølge planen skal der opføres en metrostation på Sundbyøster Plads, som forbindes til stationen ved DR Byen. Linjeføringen mellem disse to stationer vil gå direkte under vores grundejerforening samt Gimle grundejerforening. Mange beboere langs Ingolfs Allé og dem, der bor ved Rifbjerg Plads, vil få metrolinjen lige under deres huse, og flere vil bo tæt på linjeføringen.

Det er første gang, en metrolinje anlægges direkte under et villakvarter, hvilket skaber usikkerhed om de fremtidige konsekvenser, når metroen tages i brug. Det er dog sandsynligt, at togene vil kunne høres, når de passerer, og der er en risiko for rystelser.

Dette kan medføre en forringelse af både livskvaliteten og boligens værdi.

derfor bør linjen går ind over persillehakker og parkerings anlægget ned mod sansestien og slå sit sving. Det medfører mindst lyd chikane og forringelse af livskvalitet samt mulige erstatnings krav og dermed mindst økonomisk byrde for Københavns kommune.

MATERIALE:
97c55d23-db51-41fc-86a5-b569e06f2a80.jpg

97c55d23-db51-41fc-86a5-b569e06f2a80.jpg



Svar til: Høring 64791 af: Valby lokaludvalg

APPLICATION DATE
11. september 2024

SVARNUMMER
309

INDSENDT AF
Valby lokaludvalg

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Valgårdsvej 4-8

HØRINGSSVAR

Vedhæftet Valby lokaludvalgs høringssvar

MATERIALE:
svar paa hoering miljoekonsekvensrapport metrolinje m5.pdf

Sekretariatet for Valby Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

Valby Lokaludvalg svar på høring Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Valby Lokaludvalg ser ikke nogen konkrete forhold i forhold til miljøkonsekvensvurderingen af en mulig linje M5, der berører bydelen.

Lokaludvalget gør opmærksom på, at den påtænkte placering ikke mindsker behovet for, at der også sker en videreudvikling af den højklassede kollektive transport med udgangspunkt i Valby, hvor metroen ender kort efter bydelsgrænsen.

Venlig hilsen
Michael Fjeldsøe
Forperson Valby Lokaludvalg

3. september 2024

Sagsnr.
2024-0308179

Dokumentnr.
2024-0308179-1

Sagsbehandler
Katrine Clausager Rich

Sekretariatet for Valby Lokaludvalg

Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800480

Svar til: Høring 64791 af: Marek Kovac

APPLICATION DATE
11. september 2024

SVARNUMMER
308

INDSENDT AF
Marek Kovac

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Viborggade 47, 2., th

HØRINGSSVAR

Hvorfor vil M5 ikke forbinde Lynetteholm med Nordhavn?

Det giver ingen mening at have så lang tunnel uden stop midt i byen.

Det ville give mere mening at forbinde w/ Refshaleøen med Østerport.

I stedet overvej at forlænge M4 fra Nordhavn C til Lynetteholm.

Svar til: Høring 64791 af: Lotte Bagger

APPLICATION DATE
11. september 2024

SVARNUMMER
307

INDSENDT AF
Lotte Bagger

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Dalvangen 35

HØRINGSSVAR
Jeg ser et stort behov for metro til Bellahøj - Brønshøj - Husum. Busserne 5c og 350s transporterer MANGE mennesker til og fra city dagligt. Desuden vil en metroforbindelse kunne afhjælpe det kæmpe trafikale pres på Hareskovvejen / Bispeengbuen og dermed færre biler i city, som i sidste ende må være en miljømæssig gevinst for os alle.

Svar til: Høring 64791 af: Jette Paarup

APPLICATION DATE
11. september 2024

SVARNUMMER
306

INDSENDT AF
Jette Paarup

BY
København S.

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 4, 6.th.

HØRINGSSVAR

Høringssvar i forbindelse med Metro-byggeri M5 ved Axel Heides Gade

Jeg skriver som en borger, der er hjerneskadet efter en blodprop i lillehjernen og derfor er afhængig af daglig støtte for at kunne opretholde en stabil livskvalitet. Det er afgørende for mig at have let adgang til min bolig, da jeg er afhængig af Flextrafik, medicinlevering, madlevering og hjælp i hjemmet.

Desværre har jeg erfaret, at det eventuelle metrobyggeri foran min bolig på Axel Heides Gade vil betyde en blokering af gaden direkte foran min hoveddør (det ser forskelligt ud på forskellige planer og kort over området). Denne blokering gør det umuligt for Flextrafik, madleveringer og medicinleveringer at nå frem til min adresse. Dette skaber en alvorlig risiko for min sundhed og velvære.

Da jeg er afhængig af medicin og ikke kan transportere mig selv over længere afstande, er der en risiko for, at jeg ikke kan få adgang til livsvigtig behandling i tide. Det samme gælder, hvis jeg ikke kan modtage daglig madlevering. Denne situation forværrer min sårbarhed og mulighed for at klare mig i eget hjem som hjerneskadet borger.

Jeg er selvfølgelig også bekymret for støjgener, da min søvn er vigtig for mit daglige virke. Jeg har læst, at der må forventes støj over den tilladte minimumsgrænse gennem fire år, både dag og nat. Hvad gør jeg?

Jeg vil gerne anmode om, at der bliver taget højde for borgere med særlige behov, som mig selv, ved at sikre, at der altid er en adgangsvej til min bolig. Dette kan for eksempel være ved at tillade Flextrafik og leverandører midlertidig adgang eller etablere alternative ruter, så jeg kan modtage den nødvendige støtte.

Jeg håber meget, at der vil blive taget højde for denne problemstilling, da den har stor betydning for min daglige livskvalitet og sundhed. Jeg ser frem til at høre fra jer om mulige løsninger og takker på forhånd for jeres forståelse og hensyntagen.

Med venlig hilsen
Jette Paarup

Svar til: Høring 64791 af: Magnus Bang

APPLICATION DATE
10. september 2024

SVARNUMMER
305

INDSENDT AF
Magnus Bang

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 1. th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende etablering af mulig højbane på Margretheholm som del af Metrolinje M5

Jeg ønsker hermed at udtrykke min store modstand mod forslaget om at etablere en højbane på Margretheholm og opfordrer til, at der i stedet vælges tunnelalternativet. Der er flere væsentlige hensyn, som taler imod højbanen:

1. **Naboer til højbanen:** Højbanen vil blive anlagt helt tæt på beboelsesejendommen Udsigten, hvor flere hundrede beboere vil blive direkte berørt af både støjgener og visuelt indtryk af en massiv jernbanestruktur. Denne vil forringe vores livskvalitet markant og forstyrre hverdagslivet i området – både under etablering og efter at metroen er taget i brug.
2. **Grønt område og natur:** Etableringen af højbanen vil kræve fældning af et meget stort antal træer i et unikt rekreativt grønt område, som dagligt bruges af lokale beboere til aktiviteter som boldspil, gåture, træning og socialt samvær. Området tiltrækker desuden mange besøgende (bl.a. turister), som nyder området, når de besøger beboere på Margretheholm eller Copenhill, som ligger i umiddelbar nærhed. Der afholdes et utal af fødselsdage polterabender og skolearrangementer på området, da omgivelserne passer perfekt til spil, leg og samvær. Område er desuden hjemsted for flagermus, som er beskyttede, og bidrager til den lokale biodiversitet.
3. **Selvbyggerhavn:** Højbanen vil have stor negativ indvirkning på den nærliggende selvbyggerhavn Margretheholms havn, hvor sejlklubben Lynetten holder til. Dette unikke havnemiljø risikerer at blive delvist ødelagt, hvilket vil skade både de eksisterende brugere og områdets karakter.
4. **Margretheholm er tidligere blevet skånet:** Da jordtransportsvejen til ”Kinderægget” Lynetteholm skulle planlægges, var en vej igennem Margretheholm også i spil. Her valgte de ansvarlige beslutningstagere dog at lytte til beboerne. Der blev anlagt en ny vej et godt stykke væk fra ejendommen via en dæmning med klapbro, som også tilgodeså sejlerne i Margretheholms havn. Vælges en højbaneløsning nu, så forsvinder hele ideen med at område tidligere blev skånet.

Samlet set vil en højbane få store negative konsekvenser for både beboere, natur og rekreative

områder. Området bag Udsigten er helt unikt og findes ikke lignende andre steder i København, så det vil være meget trist, hvis det blev ødelagt for eftertiden.

Jeg opfordrer derfor til, at der i stedet vælges tunnelalternativet, som vil være en mere hensynsfuld løsning for området.

Med venlig hilsen
Magnus Bang

Svar til: Høring 64791 af: Lauridsen Lars

APPLICATION DATE
10. september 2024

SVARNUMMER
304

INDSENDT AF
Lauridsen Lars

VIRKSOMHED / ORGANISATION
privat

BY
KØBENHAVN S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Torfavej 9, 2300 København S

HØRINGSSVAR

Hermed skal jeg udtrykke min bekymring for, om den nuværende linjeføring under villabebyggelse ved Ingolf

Alle kan skabe problemer med støj og rystelser, således som man har erfaret det i andre dele af København.

Ved at vælge blot en lille ændring af linjeføringen , under Sansestien og parkeringspladsen ved Radisevej og videre under Englandsparken, vil man undgå at gå direkte under beboelse.

Mvh Lars Lauridsen

Svar til: Høring 64791 af: Jørgen Lehmann Beiter

APPLICATION DATE
10. september 2024

SVARNUMMER
303

INDSENDT AF
Jørgen Lehmann Beiter

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sejlklubben Lynetten

BY
Taastrup

POSTNR.
2630

ADRESSE
Taastrup Hovedgade 30A, 1. tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for ny metrolinie M5.

På egne vegne og givetvis også på vegne af mere end 1200 medlemmer af Sejlklubben Lynetten, beliggende i Margretheholms Havn, ønsker jeg hermed at give udtryk for en dyb forundring over, at man påtænker at ødelægge Danmarks største selvbyggerhavn ved at føre en kommende Metro over havnen på en højbane. Projektet vil fjerne mere end halvdelen af havnen og dermed gøre driften af klub og havn urentabel.

En tunnelløsning nævnes i rapporten som et dyrere alternativ, men der gøres ikke meget ud af at fortælle, hvad man får for denne løsning. Det ville være passende, om man beskrev alle de miljømæssige fordele herved, og at man ville kunne bevare Margretheholms Havn som et åndehul midt i byen til glæde for såvel sejlere som alle de omkringboende borgere.

Endelig burde det være indlysende, at en Metro skal køre under jorden og ikke på en højbane over land og vand, hvor den generer byens borgere mest muligt.

Kære folkevalgte politikere, som skal træffe beslutning i denne sag: vælg tunnelløsningen - for borgernes skyld.

Venlig hilsen

Jørgen Lehmann Beiter

Svar til: Høring 64791 af: Robert Schweizer

APPLICATION DATE
10. september 2024

SVARNUMMER
302

INDSENDT AF
Robert Schweizer

BY
Copenhagen

POSTNR.
2300

ADRESSE
Digevej 86, 1-3

HØRINGSSVAR

Ingen metro højbane. Al fremtidig metro skal i boret tunneller

Svar til: Høring 64791 af: Jan Bryding

APPLICATION DATE
10. september 2024

SVARNUMMER
301

INDSENDT AF
Jan Bryding

BY
Søborg

POSTNR.
2860

ADRESSE
Jacob Bulls Allé 89

HØRINGSSVAR

Jeg er med på at en nedgravet Metro er dyre at etablere end en Metro oppe over jorden. Men da det er en mangeårig investering, synes jeg at det er en meget kortsigtet betragtning. Desuden er fordelen ved en nedgravet Metro at man både får forbedret infrastruktur samtidig med at man opretholder et godt beboelses- og rekreativt miljø på gadeplan. Etableringen af Metro linjen til Københavns Lufthavn langs den gamle Amagerbane, er et eksempel på hvordan en linjeføring over jorden ødelægger et beboelsesområde og skaber en 'mur' i området.

Svar til: Høring 64791 af: Anders Jespersen

APPLICATION DATE
10. september 2024

SVARNUMMER
300

INDSENDT AF
Anders Jespersen

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Østerbrogade

HØRINGSSVAR
Det er ikke til at forstå, at metrolinjen ikke skal slå ring om den nordlige dele af København og Hellerup. Der er massiv trafik ad Østerbrogade nordpå. Bilerne er på vej ud af byen men ingen metro til dem i yderkanten for at komme ind. Blot fordi kommuner ikke samarbejder.

Svar til: Høring 64791 af: Anders Zitawi

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
299

INDSENDT AF
Anders Zitawi

VIRKSOMHED / ORGANISATION
OGM - Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm

BY
Kbh. K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 69

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (DOGM)

Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger for ca. 2000 beboere. Grundejerforeningen dækker beboere i lejligheder, på kollegium og i rækkehuse med en høj andel af børnefamilier.

Helhedsorienteret udvikling af København

Høringen for M5 er en ud af tre parallelle høringer i Q3 2024, der har væsentlig betydning for Københavns byudvikling og for det eksisterende byområde ved Margretheholm. Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm takker for muligheden for at blive hørt om M5 og vil hermed afgive høringssvar med respekt for den individuelle proces og organisering af arbejdet. Men da netop sammenhængen på tværs af de enkelte projekter har afgørende betydning for den samlede påvirkning og udvikling af området, appellerer Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm til, at især Københavns Kommune i et samarbejde med Staten har et særligt fokus på at se på tværs af kommuneplan og de to infrastrukturprojekter og behandle input fra høringerne om anlæg af M5, Fremtidens Klimavenlige Hovedstad (Københavns Kommuneplan) og udvidelse af Refshalevej for at:

- sikre synergi mellem vision, mål og implementering i Københavns Kommunes byudvikling og nye infrastrukturprojekter
- sikre færrest mulige gener og påvirkninger af rekreative arealer på land og ved vand

• udvikle byen og udbygge ny infrastruktur med fokus på ikke kun at tilgodese nye tilflyttere og nye byområder,men også med respekt for de københavnere, der allerede bor i byen og de eksisterende, velfungerende bydele

Opbakning til sydlig løsning med metro i tunnel
Grundejerforeningen bakker positivt op om en sydlig løsning, der føres i tunnel i strækningen fra Kbh. H - Refshaleøen og ser det som en positiv måde at øge mobiliteten i hovedstaden og sikre byudvikling i nye byområder til gavn for passagererog nye borgere i byen. DOGM er samtidig stærkt bekymret for de mange negative konsekvenser, en sydlig løsning vil have, hvis der træffes beslutning om en højbane på strækningen fra Prags Boulevard til Refshaleøen.

Den Overordnede Grundejerforening har derfor følgende input:

- **Metro under jorden:** En ny metrolinje anbefales lagt i tunnel på hele strækningen frem mod Refshaleøen for at udvikle byen med respekt for nuværende historiske havnemiljø, bynatur, flere tusinde eksisterende beboere, udemiljø og rekreative arealer og byens permanente æstetiske udtryk.
- **En højbane frarådes pga. negative konsekvenser:** En metrolinje som højbane gennem Margretheholm frarådes pga. tab af naturværdier, store rekreative arealer og udemiljø, byens permanente æstetiske og særlige udtryk og hensynet til flere tusinde beboere og flere hundredebrugere af Margretheholm Havn samt de mange gæster og brugere fra bl.a. Christianshavn.
- **Helhed og sammenhængende beslutninger:** Hensyntagen til at bevare områdets særlige karakter og miljø bør tillægges ekstra vægt med en underjordisk metro, da området ved Margretheholm er påvirket af en række øvrige byudviklings- og infrastrukturprojekter, der vil og har påvirket området med negative konsekvenser. Jordtransportvejen har allerede haft stor påvirkning. Hvis højbane og udvidelse af Refshalevej gennemføres, fjernes permanent markant store og historiske rekreative arealer, som benyttes ikke blot af flere tusinde beboere på Margretheholm, men hele Christianshavn.
- **I tråd med Københavns Kommuneplan:** En underjordisk metro flugter med Københavns Kommunesvisioner i bl.a. Københavns Kommuneplan med fokus på at sikre en grøn og blå by ved bl.a. at sikre naturindhold, kvalitet af grønne områder, grøn byudvikling, biodiversitetsstrategi, bynær natur, havneliv og rekreative arealer, mens en højbane vil afvige fra Københavns Kommunes visioner om samme. DOGM har med stor interesse læst Københavns Kommuneplans mål om at skabe mere bynær natur og ser det nuværende Margretheholm som 1:1 realisering af kommunens ønske om

at fastholde børnefamilier i byen og skabe mulighed for både at have et aktivt liv i byen og et afslappende liv i grønne omgivelser til gavn for sundhed, bevægelse og afslapning.

- **Nye projekter med plads til nye tilflyttere og passager med respekt for den eksisterende by**
  M5 er en del af en realisering af byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm – byudviklingsprojekter, der svarer til en ny stor dansk by. DOGM appellerer til, at dette sker med fokus på både nytilflyttere og nuværende beboere. For M5 vil dette være ved at føre metroen i tunnel under Margretheholm og Margretheholm Havn.
- **Fjernelse af grønne arealer påvirker hele Christianshavn**
  De grønne arealer bruges dagligt ikke blot af de 2000 personer, der bor på Margretheholm, hvoraf en stor del giver udtryk for, at netop adgangen til de rekreative omgivelser og et trygt udendørs børnemiljø har været afgørende for, at de er blevet boende i Københavns Kommune. Arealerne kompenserer også for de sparsomme grønne arealer, der er i hele bydelen, Christianshavn. Margretheholm lægger derfor arealer til en lang række af sociale arrangementer for børnehaver, skoler og gymnasier, fordi de arealer eksisterer på Margretheholm.
- **Plads til både metro og natur**
  Nye infrastrukturprojekter vil ofte kræve ny plads. I tæt bebyggede områder vil det give midlertidige gener, når en byggeplads skal kiles ind i en midlertidig periode. Til gengæld forsvinder generne herefter.
  På Margretheholm er situationen imidlertid en anden. Her er masser af plads, og den plads er i dag et frirum for de mange beboere og særligt børnefamilier, der af samme årsag har valgt at blive boende i byen.
- **Fokus på dårlig integration af højbaner i byen**
  DOGM bifalder, at et flertal i Københavns Kommune har sat penge af til andre steder i byen at se på mulighederne for ændre tidligere beslutninger om højbaner, eksempelvis til at afdække mulighederne for at overdække metroen fra Lergravsparken til Amager Strand og til undersøgelse om at nedrive Bispeengbuen.
  Højbaner optager ikke kun en fysisk plads, men er definerende for hele miljøet og nærområdet, og der synes ikke at være velfungerende eksempler på integration mellem attraktive boligområder, velfungerende byrum til ophold og højbaner.

  I Ørestad giver højbanen støjgener hos mange naboer, og der er ikke rekreative ophold langs højbanen. Både Margretheholm og Ørestad har mange børnefamilier, men hvor det på Margretheholm er lykkedes at fastholde børnefamilier i byen, er Ørestad præget af høj grad af

midlertidighed og en høj andel af børnefamilier, der flytter. I Nordhavn er højbanen visuelt kønnere, men uden rekreative ophold langs højbanen. Herudover kører strækningen primært langs kontor- og arbejdspladser og hotel, med kun en lille andel boliger.

DOGM appellerer derfor til, at en højbane fravælges ud fra de mange og permanente påvirkninger, den vil have på områdets visuelle og æstetiske udtryk, de rekreative grønne og marine miljøer, natur- og dyreliv, udendørs arealer til leg, socialt samvær, bevægelse og samvær. Herudover følger en række negative konsekvenser i største omfang med støj, støv, indkig i lejligheder, rystelser i hele anlægsperioden og herefter med stor påvirkning for de ca. 500 beboere, der bor i Udsigten og får en højbane permanent uden for vinduerne.

Hensyn til velfungerende integration med vandet: Området er gennem de seneste tolv år udviklet i overensstemmelse med lokalplanens ønske om at omdanne tidligere militære arealer til et attraktivt integreret byområde af høj arkitektonisk standard i samspil med områdets bevaringsværdier, grønne struktur og beliggenhed ved Christianshavns Vold. Der er en stor integration mellem havnemiljøet og beboerne i området, og beboere opholder sig i stor stil i fællesskaber på de grønne arealer som tilsigtet.

Ikke metronært: Nærmeste metrostation ligger mere end 600 meter fra Margretheholm og vil derfor ikke komme beboere på Margretheholm til stor gavn, jf. stationsnærhedsprincippet. Området vil derfor udelukkende blive påvirket negativt ved en metro som højbane, mens en underjordisk metro vil tage hensyn til området og borgerne.

Alternativer til en højbane: DOGM appellerer til, at det undersøges nærmere, hvilke alternative løsninger der kan være for at undgå en højbane, hvis der ikke skabes finansiering til en tunnel. DOGM ser med interesse på perspektivstationer ved Rigshospitalet eller stationer fra M5 Vest-løsningen. DOGM opfordrer til at afdække, om placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret ved Prøvestenen skaber mulighed for at undgå en højbane gennem Margretheholm ved i stedet at føre metroen gennem Nørrebro og Indre By og dermed give merværdi for potentielle metrobrugere og indhente større passagerindtægter i projektøkonomien.
DOGM vil herudover appellere til en undersøgelse af, om en eventuel ændret faseopdeling i projektet kan skabe bedre grundlag for at tilvejebringe finansiering til en tunnel. DOGM opfordrer til at undersøge, hvorvidt det kunne være muligt at aflaste kapacitetsudfordringer over havnesnittet med en metro fra Kbh. H til Prags Boulevard i fase 1, mens en fase 2 fra Prags Boulevard til Refshaleøen og Lynetteholm kunne ske, når finansieringen til en underjordisk tunnel var på plads.

Trafik: DOGM opfordrer til, at der vil være skærpede krav og skærpet opsyn for at sikre, at jord og al tung trafik køres af jordvejen, der et højt antal lastbiler i forvejen kører til Lynetteholm. Margretheholm er et område med mange bløde trafikanter og mange små og mellemstore børn, der færdes på cykel til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Støj: Øget støj vil medføre negative sundhedsmæssige og økonomiske konsekvenser for beboere i området. I lejlighederne bag Udsigten er soveværelserne typisk opført ud mod det grønne område. En højbane vil kunne påvirke menneskers sundhed gennem manglende søvn.

Erfaringer fra højbanerne i Ørestad og på Amager viser, at naboerne oplever støj som følge af hvinende lyde fra skinner. DOGM stiller sig skeptisk over for formuleringen i miljøkonsekvensrapporten om, at lyden vil være ubetydelig pga. Støjskærme. DOGM opfordrer derfor til, at der gennemføres detaljerede analyser af lyd fra højbaner, herunder dataindsamling med interviews af naboer til eksisterende højbaner i København.
Tab af adgang til vand: Selv om København har lang kystlinje, er adgangen fra boliger til vandet i byen begrænset, og vil på Margretheholm blive fjernet eller stærkt begrænset i hele anlægsperioden. Hertil kommer en væsentlig forringelse af adgangen til havnen, hvis en højbane kommer i driftsfasen.

Co2: DOGM noterer, at forskellen mellem en tunnel og en højbane er opgjort til 33.000 tons co2. Det svarer til et årligt co2-forbrug for ca. 240-250 københavnere gennem en anlægsperiode på ca. 8 år. DOGM anser denne forskel for lille, opvejet af en metro, der med en levetid på over 100 år og estimerede 146.000 daglige passagerer vil bidrage til en mindsket co2-transportforbrug. Forskellen synes endnu mindre, hvis det særligt opgøres, hvor stor en Co2-udledning der vil ske som følge af den samlede byudvikling på Refshaleøen, byudvikling og anlæg af Lynetteholm, vejudvidelser, M5 og havnetunnel m.m.

DOGM og stiller sig til rådighed for yderligere dialog og uddybning.

Med venlig hilsen

Anders Zitawi, formand for Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (DOGM)

Om foreningen
Den Overordnede Grundejerforening på Margretheholm (DOGM) dækker Lejerne i Udsigten, Ejerne i Udsigten, Konstabelbygningen (kollegium), De Sorte Byhuse, GF Søflygade og GF Lufthangargade

Den Overordnede Grundejerforening Margretheholm (DOGM) er en

grundejerforening for grundejerforeningen og ejerforeninger på Margretheholm, der er et af Christianshavns nyere byområder. Området tæller ca. 2000 beboere med en høj andel af børnefamilier og unge mennesker, der bor i rækkehuse, ejerlejligheder, lejeboliger og på kollegium.

Svar til: Høring 64791 af: Johan Winther

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
298

INDSENDT AF
Johan Winther

BY
København

POSTNR.
1268

ADRESSE
Jens Kofods Gade 2, 4.TV

HØRINGSSVAR
Såfremt der bygges en Metrolinje Syd M5, skal denne føres under Margreteholms havn eller rundt om Margreteholms havn. En løsning, der kører igennem havnen, er uacceptabel.

Margreteholms havn er en forening med mange medlemmer, som selv har bidraget til at bygge og vedligeholde havnen. Det giver et særligt sammenhold, en stemning og en kultur, som det i min optik vil være utrolig ærgerligt at slå ihjel. Ærgerligt for havnens medlemmer. Men også ærgerligt for København og ikke mindst for den kommende Lynetteholm, som kunne have glæde af at tappe ind i en stærk maritim kultur fremfor at modarbejde den.

Medlemmerne af havnen repræsenterer et bredt udsnit af Københavns borgere. Nogle sejler sejlbåde, andre motorbåde eller mindre joller. Fælles for alle er, at vi værdsætter det åndehul Margreteholms havn tilbyder. Ventelisten til havnen er stadig lang på trods af klapbro og igangværende anlægsarbejde. Flere beboere i København ønsker at tage aktiv del i det maritime liv. Derfor er behovet ikke en reduktion, men en udvidelse af havnen.

Tunnelløsningen M5 ved Margreteholms havn vil være oplagt at kombinere med en kanal fra den vestlige side af Margreteholms havn til den indre del af Københavns havn på nordsiden af Krudtløbsvej. En kanal som beskrevet vil skabe nye og sikre muligheder for, at småbåde, kajakker mv. kan sejle nord ud af Københavns havn efter lukningen af Lynetteløbet.

Vi ønsker udvikling af vores havn.

Med venlig hilsen,

Johan Winther
Medlem af Sejlklubben Lynetten

Svar til: Høring 64791 af: Maja

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
297

INDSENDT AF
Maja

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Vatnavej 28

HØRINGSSVAR

Den planlagte metrolinje vil fra DR Byen og hen til Amagerbrogade S gå lige under et villakvarter med betydelige risici for støj- og vibrationsgener for beboerne, når metroen er i drift.
Jeg foreslår at linjeføringen flyttes få meter, så den i stedet går under parkområdet Sansestien, et parkeringsområde samt Englandsparken, som ligger ved siden af villakvarteret. Dermed undgås det, at linjeføringen går direkte under de 30-40 villagrunde på denne strækning.
Jeg vedhæfter en tegning af mit forslag.

MATERIALE:
metro1.jpg

metro1.jpg



Svar til: Høring 64791 af: Lasse Munck Petersen

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
296

INDSENDT AF
Lasse Munck Petersen

BY
Søborg

POSTNR.
2860

ADRESSE
Marienborg alle 85C

HØRINGSSVAR
Metroen har ændret persontransport og logistik i København til et niveau der ikke var tænkeligt for 40 år siden. Selvfølgelig er forsat expansion og modernisering af vores by en nødvendighed for forsat udvikling. Men husk at bevare de små oaser i byen. Herunder KMK, CCP og gocart banen ude ved Benzin øen. At forstille sig en metro bane og tilhørende station i ovenstående område tjener ikke noget formål for områdets få beboere og arbejdspladser. Området nås nemt med bus fra Christianshavn og en metro linie derude vil ødelægge et unikt miljø inden for sport og foreningsliv. For ikke at nævne det turistmæssige betydning Copenhagen Cable Park har og den rekreative værdi KMK og gocart banen har. Det er vigtigt at København har andet end restaurationsliv, parker og boligområder at byde på for indbyggere og besøgende. Bevar området ved Benzin øen. Det kan ikke bruges til meget andet end de nuværende aktiver derude og har enorm betydning for en masse mennesker der ikke har mulighed eller lyst til at bruge mere almindelige forenings og.sportstilbud.

Svar til: Høring 64791 af: Anika Schröder

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
295

INDSENDT AF
Anika Schröder

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Willy Brandts Vej 16

HØRINGSSVAR

Put the metro underground. Do not destroy the lovely neighborhood and great recreational activities such as the cable park.

Svar til: Høring 64791 af: August Hein

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
294

INDSENDT AF
August Hein

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 164

HØRINGSSVAR

Hørings-rap om Metroen: Bevar Copenhagen Cable Park

Jeg forstår godt jeres plan, jeg forstår hvad I vil,
men I glemmer os på vandet, når I bygger metro til.
Det handler ikke kun om transport og beton,
det handler om de steder, hvor vi har det fjong.

Copenhagen Cable Park, det er mit hjem, det er mit liv,
ikke bare sport, men et fællesskab vi giv'.
Wakers fra hele verden kommer her,
for at mærke den vibe, som vi sammen bær'.

Unge og gamle, vi mødes nær,
snakker, træner, og vi bær' hinanden der.
Sundt for hovedet, seje sixpacks, vi finder ro,
midt i byen, væk fra larmende inferno.

Men metroen kommer, den vil ta' os væk,
lægger spor på det sted, hvor vi har fundet vores vægt.
København er min by,
men nu tænker jeg på Thy.

Så tænk jer om, før I bygger de her strøg,
vores fællesskab, det er uerstatteligt, det må ik' gå op i røg.
Vi håber på en løsning, der forener jer og os,
så wakeboard-familien ikke går i trods!

Men hør her, hvis metroen kører under jorden, det er cool,
graver dybt ned i tunnellen, så spiller vi pool.
Ingen spor på vandet, hvor vi rider på bølgen,
I graver under jorden,

så vi beholder fjorden.
Jeg blir' glad, hvis den kører, hvor ingen kan se,
så lover jeg at tage metroen hver dag, måske flere ve'.
Lad os finde en balance, det er alt, vi vil,
så I får jeres metro, og vi får vandets spil.

Svar til: Høring 64791 af: Michael Mullins

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
293

INDSENDT AF
Michael Mullins

BY
København

POSTNR.
1436

ADRESSE
Halvtolv 21 st tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende M% metroprojektet

Jeg ønsker at udtrykke min støtte til, at M5 metroprojektet gennemføres som en tunnel under jorden i stedet for at påvirke Magretheholms havnearealer. Det er afgørende at bevare de grønne områder og rekreative faciliteter, som havnearealerne tilbyder, for at sikre en høj livskvalitet for beboerne, sejlere og besøgende i området.

En underjordisk løsning vil minimere den visuelle og miljømæssige påvirkning, samtidig med at det sikrer en mere effektiv og sikker transportløsning. Ved at vælge en tunnelbaseret løsning kan vi undgå at skade det lokale økosystem og bevare biodiversiteten i havneområdet. Dette vil også reducere støj- og luftforurening, som ellers ville påvirke både mennesker og dyreliv negativt.

Det er vigtigt at tage hensyn til de langsigtede miljømæssige konsekvenser af metroprojektet. En tunnel vil bevare områdets æstetiske og historiske værdi, hvilket er vigtigt for både lokalbefolkningen, herunder lystsejlere, og turister.

Jeg opfordrer derfor til, at der vælges en tunnelbaseret løsning for M5 metroen, så vi kan bevare Magretheholms havnearealer og samtidig forbedre den kollektive trafik i København.

Med venlig hilsen,

Michael Mullins

Svar til: Høring 64791 af: Philip Elberling

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
292

INDSENDT AF
Philip Elberling

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Dexter Gordons Vej 59,1,th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metrolinje M5

Til Trafikstyrelsen og Københavns Kommune,

Det bør være åbenlyst for en hver at strækning bør udføres som en tunnel under Margretheholm Havn fremfor en højbane, for at bevare atmosfæren og sammenhængskraften i området.

Det eneste argument for en højbane er de lavere anlægsomkostninger, men det har selvsagt voldsomme negative konsekvenser, både funktionelt og æstetisk.

Det er derfor uambitiøst og visionsløst at efterlade en så dårlig løsning til os selv og vores efterkommere.

Margretheholm Havn er et vigtigt fritidsområde, der tilbyder et unikt maritimt miljø. En højbane vil skabe en visuel og fysisk barriere, der kan splitte området og reducere dets tiltrækningskraft. En tunnel vil sikre, at havnen forbliver et sammenhængende og tilgængeligt område for alle.

Minimering af støj og støv: Anlægsfasen for en højbane vil medføre betydelige støj- og støvgener, som vil påvirke både beboere, sejlere og besøgende negativt i lang tid. En tunnel vil minimere disse gener.

Langsigtede funktionelle og æstetiske påvirkninger: Når byggeriet står færdigt, vil en højbane skæmme området og tvinge lystbådehavnen tættere på den i forvejen meget støjende og støvende dæmning øst for den nuværende havn. En tunnel vil bevare områdets æstetik og sikre, at det

forbliver et attraktivt sted for både beboere og besøgende.

Byudvikling og det maritime miljø: Byudvikling behøver ikke at ske på bekostning af det eksisterende miljø. Ved at vælge en tunnelløsning kan vi sikre, at metrolinje M5 bidrager til byens udvikling på en bæredygtig måde, der respekterer og bevarer vores værdifulde fritidsområder.

Med venlig hilsen,

Philip Elberling

Svar til: Høring 64791 af: Johnny Smidt

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
291

INDSENDT AF
Johnny Smidt

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 30B

HØRINGSSVAR

Jeg ser meget frem til M5, og synes at linieføringen er optimal.

Dog vil jeg mene at Bryggebroen station bør rykkes få meter (ca. 50) længere op af Axel Heides Gade, mod Artillerivej. Dette for at undgå karambolage med de tusindsvis af daglige cyklister og billister der krydser Islands Brygge v. Axel Heides plads. Der vil på denne måde også være bedre plads mellem Islands Brygge og nedgangstrappen (en større forplads)

Jeg bor lige ud til den kommende byggeplads, og ja det bliver nogle år i støjhelvede, men udbyttet er værd at vente på.
Husk RIGELIGT med cykelstativer på forpladsen så vi minimere henkastede cykler på Axel Heides plads, hvilket allerede i dag er et problem, og en anden lille men vigtig detalje: Husk at speaken i toget ved Bryggebroen skal sige: “Her kan du skifte til Havnebussen / Change hear for the harbour bus” Som det eneste sted på metro-nettet kan man det her. Det vil styrke den samlede kollektive trafik og passagerunderlaget for havnebussen.

Svar til: Høring 64791 af: Bengt E Svensson

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
290

INDSENDT AF
Bengt E Svensson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Future City Malmö

BY
Malmö

POSTNR.
21128

ADRESSE
c/o Bengt E Svensson, Östra Promenaden 13 B

HØRINGSSVAR

Remissvar om miljökonsekvensrapport för metrolinje M5

MATERIALE:
horingssvar-m5-240909.pdf

Till

Københavns kommune

Remissvar om miljökonsekvensrapport för metrolinje M5

Future City Malmö (FCM) är en ideell förening i Malmö som arbetar för centrala Malmös utveckling. Föreningen ser en tätare koppling och ett fortsatt utvecklat samarbete mellan Malmö stad och Köpenhamns kommun som mycket viktigt och eftersträvansvärt. Tillsammans blir städerna med omland viktiga spelare i Nordens och övriga Nordeuropas framtida utveckling. FCM ser en förverkligad Öresundsmetro som ett viktigt verktyg för regionens samverkan tvärs över Öresund där Köpenhamns centrum och flygplatsen Copenhagen airport naturligtvis är speciellt viktiga start- och målpunkter.

Angående synpunkter på metrolinje M5 kan FCM hänvisa till ett remissvar som lämnades 22 oktober 2022 om ”Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljövurdering”.

Nu aktuell miljökonsekvensrapport är väl genomarbetad och FCM:s synpunkter koncentreras till de aspekter som speciellt påverkar Öresundsmetron (ÖM).

Motiven för ÖM kan kort sammanfattas i punktform:

Arbetsmarknad, näringsliv och bostadsmarknad. ÖM ger städerna större bredd och större möjligheter till specialisering. Större underlag skapas att rekrytera arbetskraft med rätt kvalifikationer. Fler arbeten kan sökas inom rimligt pendlingsavstånd. Möjligheterna att välja bostad inom ett större omland ökar med snabbare och bekvämare resor.

Kultur, handel och nöjesliv. Större utbud, större mångfald och större underlag skapas med ÖM.

Internationell konkurrenskraft. En starkare sammankoppling av Köpenhamn och Malmö, de viktigaste tillväxtnoderna i Öresundsregionen, bidrar till att regionen kan hävda sig bättre i den internationella konkurrensen mellan storstadsregionerna i norra Europa.

Mer robust kollektivtrafik mellan städerna. En kombination av Öresundståg och ÖM ger ökade och pålitligare resmöjligheter för alla typer av resor, inte minst pendlingen, och säkrare anslutning till Copenhagen airport Kastrup. Metron ger mycket driftsäker trafik på egen bana.

I miljökonsekvensraporten vill FCM nu framhålla att metrolinje M5 med dragning Köpenhamn H – Lynetteholm – Österport byggs ut med början från söder. För Köpenhamns del innebär det också att det skapas en viktig kapacitetsförstärkning tvärs ”havnesnittet” med stor betydelse för det befintliga metrosystemet.

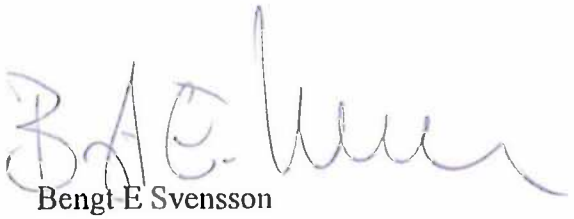
Mellan stationerna Prags boulevard och Lergravsparken planeras en anslutning till ett depåområde. Denna anslutning kan utformas med en fördelningskammare för spåranslutning norrut och söderut. För att möjliggöra en anslutning till M5 med en ÖM när M5 tagits i trafik behöver förberedande arbeten göras med en utvidgad fördelningskammare. Detta arbete behöver göras i en första etapp även om den för Köpenhamns del inte behövs förrän M5 i en kommande etapp blir en sluten metroring. FCM understryker vikten av denna tidiga utbyggnad.

När ÖM ansluter till linje M5 möjliggör en fördelningskammare direkttrafik mellan såväl Malmö och Köpenhamn H som Malmö och Österport. Det gynnar kommande pendling mellan olika delar av städerna.

FCM tackar för möjligheterna att framföra synpunkter i den angelägna frågan om M5 och önskar Köpenhamn lycka till med den fortsatta planeringen och utbyggnaden. Samtidigt hoppas FCM på ett fortsatt nära samarbete mellan städerna med bland annat en aktiv påverkan på svenska och danska staten mot målet att gemensamt förverkliga ÖM.

Malmö den 9 september 2024

Future City Malmö
c/o Bengt E Svensson
Östra Promenaden 13 B
211 28 Malmö



Bengt E Svensson
Styrelseordförande

BILAGA: Remissvar 2022-10-22, ”Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljövurdering”

Bilaga

Remissyttrande över ”Metrolinje M5 - idéfasehøring for miljøvurdering”

Future City Malmö (FCM) är en ideell förening i Malmö som arbetar för centrala Malmös utveckling. Materialet om metrolinje M5 innehåller en stor mängd aspekter på utbyggnaden av en ny metrolinje. Föreningen har valt att begränsa sitt remissyttrande till frågan om den så kallade Öresundsmetrons anslutning i Köpenhamn. Öresundsmetron är tänkt som en borrad metrotunnel med direktförbindelse mellan centrala Köpenhamn och Malmö.

De viktigaste punkterna i FCM:s yttrande är följande:

- *Vid utbyggnaden av Lynetteholm vill vi starkt betona vikten av att en anslutning av Öresundsmetron görs möjlig.*

- *Den föreslagna metrolinjen M Lilla har avgjorda fördelar vid anslutning av en Öresundsmetro från Malmö eftersom den ger mer direkt kontakt med centrala Köpenhamn och Köpenhamn H.*

Idén om Öresundsmetron lanserades 2009. Malmö stad och Köpenhamns kommun har tillsammans genomfört fem utredningsetapper med stöd av EU-medel via Interreg-programmet. Det fortsatta arbetet kräver fördjupade utredningar som bör genomföras i staternas regi i nära samarbete med de två städerna. I Sverige kommer ett statligt utredningsarbete sättas i gång i syfte att skapa ett underlag då nästa långsiktiga nationella infrastrukturplan ska beslutas.

Enligt FCM är Öresundsmetron en strategisk faktor för framtidens Malmö. Därför har FCM startat ett opinionsbildande arbete som bedrivs av den så kallade Metroklubben. Syftet är att bidra till förverkligandet av Öresundsmetron. Förutom att nå ut till den breda allmänheten förs diskussioner med Malmö stad, Region Skåne och de olika pendlarföreningarna i Öresundsregionen.

Mot den bakgrunden önskar FCM framföra sin syn på Öresundsmetron och dess relation till förslaget om Metrolinje 5 i Köpenhamn. Vi betraktar motiven för Öresundsmetron ur två perspektiv. Det första är kopplat till Öresundsregionen och relationen Malmö-Köpenhamn. En anslutning av

Öresundsmetron till metron i Köpenhamn skapar helt nya resmöjligheter. Det andra perspektivet är knutet till de möjligheter som Öresundsmetron skapar i Malmö för den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken.

FCM delar uppfattningen om Öresundsmetrons betydelse för den framtida tågtrafiken över Sundet. Den kommer att avlasta Öresundsbron och göra det möjligt för en ökad godstrafik och fjärrtågtrafik. Detta kommer att bli nödvändigt av flera skäl, inte minst på grund av öppningen av tunneln under Fehmarn bält.

Öresundsmetron kommer också att bidra till Öresundsregionens integration och utveckling genom att erbjuda snabba och bekväma persontransporter mellan centrala Köpenhamn och Malmö. Köpenhamns och Malmös vision om att växa samman och upplevas som ett sammanhängande stadsområde har därmed goda förutsättningar att kunna realiseras. Det bör understrykas att hela Öresundsregionen kommer att dra nytta av Öresundsmetron genom att restiderna förkortas. Fler människor och företag kommer att lättare kunna utnyttja regionens olika tillgångar och utbud. Förutsättningarna för att få en större sammanhållen arbetsmarknad och bostadsmarknad ökar markant. Det skulle till exempel gagna den skånska arbetskraften som lättare och smidigare skulle få tillgång till den varierade arbetsmarknaden i Storköpenhamn. Utbudet av shopping, kultur, sport, rekreation med mera på båda sidor Sundet skulle bli mycket lättare att ta del av. Valet av bostad i regionen skulle underlättas, eftersom en större och mer varierad bostadsmarknad kommer att finnas tillgänglig när restiderna förkortas. Det finns således ett antal mycket positiva effekter av en Öresundsmetro.

Förutom de fördelar som räknats upp har Öresundsmetron även en mer lokal påverkan i Malmö. En påverkan som är positiv för hela Öresundsregionen och inte minst för ambitionen om att Köpenhamn och Malmö ska utvecklas till ett sammanhängande stadsområde. Öresundsmetron gör det möjligt att på sikt möta de kapacitetsproblem för kollektivtrafiken som förväntas uppstå kring 2030 -2035. Resandet för Malmöborna och besökare från hela Öresundsregionen görs bekvämare och snabbare om Öresundsmetron byggs ut med ett antal stationer i de centrala delarna av Malmö. Då kan de första stegen tas mot ett metrosystem även på skånska sidan.

Den bakgrund och de motiv för Öresundsmetron som beskrivits är viktiga, eftersom det krävs ett helhetsperspektiv för att inse de fördelar som en Öresundsmetro har för Öresundsregionen, Köpenhamn och Malmö.

Övergripande kan FCM bara understryka vikten av att ett redan mycket populärt och välfungerande metrosystem i Köpenhamn byggs ut för att dels betjäna Lynetteholms nya stadsdel, dels avlasta hårt belastade delar av dagens metronät. Som tidigare påpekats avser FCM:s synpunkter enbart Öresundsmetrons koppling till Köpenhamn och den diskuterade placeringen på Lynetteholm. Båda alternativen med stationer på Lynetteholm torde göra det möjligt att ansluta en Öresundsmetro, men alternativ M Lilla har avgjorda fördelar. Det avgörande för FCM är att en anslutningsmöjlighet säkerställs i det framtida valet av linjedragning och stationslägen.

Avslutningsvis vill FCM och Metroklubben tacka för möjligheten att ge synpunkter i denna för framtidens resande så viktiga fråga. Vi är övertygade om att ett förverkligande av Öresundsmetron kommer att ge stora fördelar för hela regionen där naturligtvis Köpenhamn och Malmö är nyckelspelare. Lycka till med det fortsatta arbetet.

Malmö den 30 oktober 2022

Future City Malmö
För styrelsen

Bengt E Svensson
Styrelseordförande

Svar til: Høring 64791 af: STRING

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
289

INDSENDT AF
STRING

VIRKSOMHED / ORGANISATION
STRING

BY
Copenhagen

POSTNR.
1165

ADRESSE
Nørregade 7

HØRINGSSVAR

Remissvar M5 – till förmån för Öresundsmetron

STRING är en politisk medlemsorganisation för kommuner och regioner mellan Oslo och Hamburg som arbetar för förbättrad gränsöverskridande, och grönare, infrastruktur.

STRING anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

STRING förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

STRING framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport.

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Prognosen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling

mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det vill STRING framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

STRING framför följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.

Bakgrundsfakta Öresundsmetron

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö

- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns H och Malmö C kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet. Därmed skapas mer plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg med destination Köpenhamns H

- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg.

- Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt under perioden 2024–2035. Redan idag utgör städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett stort tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen och centralstationen i Malmö. Stadsutvecklingen i de kustnära områdena i både Malmö och Köpenhamn planeras tillsammans för över 100 000 nya arbetsplatser och invånare. De nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman på ett effektivt sätt av en framtida Öresundsmetro.

MATERIALE:
remissvar oresundsmetro september 2024.pdf

STRING

Remissvar M5 – till förmån för Öresundsmetron

STRING är en politisk medlemsorganisation för kommuner och regioner mellan Oslo och Hamburg som arbetar för förbättrad gränsöverskridande, och grönare, infrastruktur.

STRING anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

STRING förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

STRING framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport.

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Prognosen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det vill STRING framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

STRING framför följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.

STRING

Bakgrundsfakta Öresundsmetron

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö[1].

- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik[2]. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns H och Malmö C kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet. Därmed skapas mer plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg med destination Köpenhamns H[3].

- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg[4].

- Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt under perioden 2024–2035. Redan idag utgör städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett stort tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen och centralstationen i Malmö. Stadsutvecklingen i de kustnära områdena i både Malmö och Köpenhamn planeras tillsammans för över 100 000 nya arbetsplatser och invånare. De nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman på ett effektivt sätt av en framtida Öresundsmetro.

Thomas Becker
Managing Director, STRING

---

[1] www.oresundsmetro.com.
[2] *Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050 – Köpenhamn och Malmö*. WSP, 2021.
[3] *Öresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser*. Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen og Interreg Øks, 2021.
[4] *Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region*, Rambøll, 2019.

Svar til: Høring 64791 af: Klaus Schlichter

APPLICATION DATE
9. september 2024

SVARNUMMER
288

INDSENDT AF
Klaus Schlichter

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Borgergruppen Bevar Margretheholms havn

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 200

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvaret

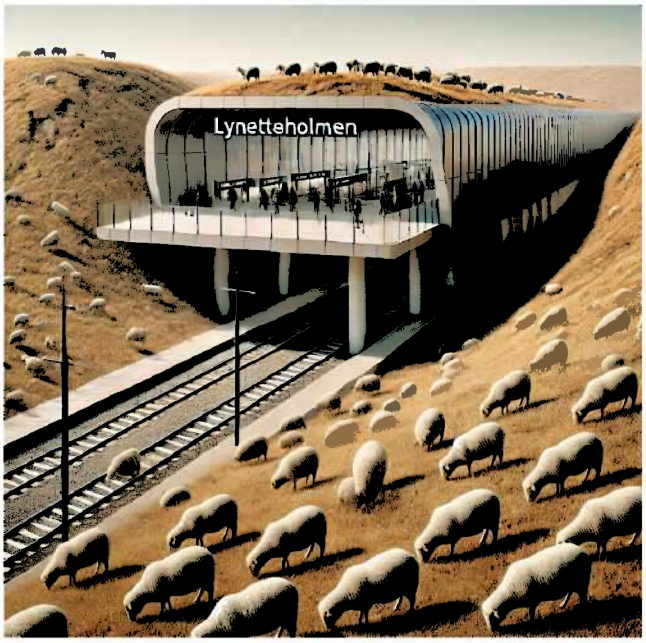
MATERIALE:
endeligt hoeringssvar til m5.pdf

København den 9 september 2024

Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for en ny metrolinje M5

Dette høringssvar er indsendt via linket https://blivhoert.kk.dk/node/64791/svar/add

Borgergruppen Bevar Margretheholms havn anbefaler, at hele metrostrækningen anlægges som en boret tunnelløsning, men at metrolinjens nordlige del mellem Refshaleøen og Østerport fravælges, da denne strækning hviler på en Anlægslov, som alene omhandler opførelsen af et jorddepot og som set i lyset af de senest opdaterede prognoser reelt først kan forventes opfyldt med jord om mere end 50 år.
Om dette jorddepot til den tid fortsat vil forblive et jorddepot er der dags dato ikke taget en juridisk bindende stilling til og en situation som i Folketinget blev bekræftet af den daværende trafikminister Benny Engelbrecht med sin udtalelse om, at jorddepotet kunne blive et sted for nogle græssende får.
Med fravælgelsen eller udsættelse af den nordlige del vil overslagsprisen på 29 milliarder kunne reduceres med 11 milliarder og der vil således blive penge til en boret tunnel for hele den sydlige del af metrolinjen.



Vores begrundelse for ovennævnte anbefaling forklares som følger:

Symbolikken i den her nedenstående viste stens lange forhistorie, som i sin tid blev flyttet under istiden fra det høje nord for senere at dukke op under vanduddybningsarbejderne til Margretheholms havn, kan stenen også blive historien på afslutningen af det frie initiativ der udsprang fra datidens samfund i 1975.
Et beundringsværdigt initiativ taget af et bredt udsnit af ganske almindelige borgere, der for egne økonomiske midler og arbejdskraft byggede Danmarks største lystbådehavn, - Margretheholms havn.



Denne kæmpe sten kom i vejen under uddybningen af det kun en meter lave havområde og hvor den gamle havbund derfor skulle uddybes for senere at blive til havnens nuværende landarealer.

Hverken de politikere, som påstår at de arbejder for at vi borgere skal have retten til det frie initiativ eller de politikere, som vil opretholde vores samfunds demokratiske rettigheder, kan med afviklingen af dette historiske og vel udførte samfundsprojekt bryste sig af, at kunne overholde nogle af delene med deres vedtagelse af disse to følgende for vores samfund afgørende beslutninger.

1. Vedtagelsen af Anlægsloven for Lynetteholmen.

2. En eventuelt kommende igangsætning af Metrolinjen M5 i den foreliggende version og som netop dette høringssvar efterfølgende skal omhandle.

Der var engang nogle borgere, der ville gøre en stor forskel …….
Margretheholms havn blev skabt i en tid, hvor det ellers var normalt at gå til sin kommune, når borgerne måtte ønske sig nye fodboldbaner, svømmehaller eller dyrke specielle idrætsgrene, såsom kapsejlads i en af vores mange sejlklubber.
Alle daværende havne i Københavns kommune havde dengang lange ventelister på mere end 10 år og det var derfor en uholdbar situation for de mange borgere, som bare havde et ønske om at kunne sejle sammen med deres familie i vores danske farvande, som et bæredygtigt og miljøvenligt alternativ til lange bilture og flyrejser ned til sydens varme lande.

En gruppe sejlere i Sundby Sejlforening tog i 1975 initiativet til for egne økonomiske midler at anlægge en lystbådehavn og fik af kommunen anvist en position i et ubenyttet lavtvandsområde liggende i Margrethebugten, henhørende under det daværende Københavns havnevæsen.
Begyndelsen til Margretheholms havn blev således sat i gang med et enestående samarbejde mellem staten, borgerrepræsentationen og netop disse her borgere, som ønskede at gøre en stor forskel i det samfund, som de alle også selv var den del af.
Det blev et enestående eksempel på et kæmpe selvbyggerprojekt, som med et demokratisk samfund som grundlag også i praksis derfor kunne virkeliggøres.
Hele vores spændende historie kan læses på www.margretheholmshavn.dk

Der var desværre også engang nogle politikere der ville gøre det helt anderledes …….
I 2018 havde den daværende overborgmester et problem med den stigende trafik tværs gennem det indre København og samtidig mente han også, at det var staten der skulle betale for at få ført denne trafik fra eksempelvis Gentofte og videre til Lufthavnen via en såkaldt omfartsvej, i dag kaldt Østlige Ringvej.
Problemet var dog bare, at denne omfartsvej ville statens minister heller ikke betale.

Med stor politisk snilde/dygtighed foreslog statsministeren derfor overborgmesteren, at inddrage borgernes "alle mands eje" altså havbunden foran Københavns havn og opfylde havbunden med forurenet overskudsjord for så endelig herefter, at sælge dette nyindvundne havområde som byggeretter til de højstbydende investorer, danske som udenlandske.

Et dengang udråbt påstået kinderæg – dog afhængig af hvordan og af hvem det betragtes af !

Kinderæggets første konsekvens – igangsætningen af Lynetteholmen.
Under en Coronapandemi, uden adgang til fysiske borgermøder og til med en hastegennemførelse af en Anlægslov blev Lynetteholmen sat i gang og straks herefter overladt til "udviklingsselskabet" By & Havn om hurtigst muligt, at få gennemført disse to røde streger, som de "tilfældigt" tidligere havde placeret på en oversigtstegning og dengang fastholdt som bare var to helt tilfældige røde streger tegnet et tilfældigt sted.
De før helt tilfældige røde streger blev hurtigt omsat til det slet skjulte forslag om en dæmning tværs over indsejlingen til Margretheholms havn og med åbningstider for den indsatte broklap, som på ingen måde tog hensyn til de mange formål en stor og aktiv lystbådehavn i praksis skulle kunne opretholde.
Eksempelvis sejlklubbens ungdomsafdeling blev herved afskåret det vandområde, hvor de kunne sejle og øve med deres joller og optimister og klubbens kapsejladsafdeling blev frataget deres kapsejladsbaner grundet udlægningen af Lynetteholmens arbejdsområde.

Hvor skal nu især disse unge mennesker og andre aktive brugere af havnen tage hen ?

- **Måske til nærmeste nabo Sundby Sejlforening**, som for øvrigt af den her samme ejerkreds Københavns kommune, netop har fået deres lejekontrakt med kommunen forlænget med 30 år.
  Næppe, - da også denne sejlklub har lange ventelister.

- **Måske til Kastrup lystbådehavn**, der blev opført samtidig med vores havn, men betalt og opført af Tårnby kommune.

Næppe, - da denne sejlklub har lange ventelister og kun er forbeholdt kommunens egne skatteborgere.

- **Måske til Prøvestenen**, som ellers tidligere fik bevilget 50 mio. af Københavns kommune for det tilfælde, at Margretheholms havn ville blive påvirket af netop den tids foreslåede omfartsvej, dog her tænkt gennemført som en havnetunnel men med kørselsramper, som ville ødelægge brugen af vores havn væsentligt om den blev gennemført.
  Ramperne blev senere på papiret flyttet til B&W grunden og Overborgmester Ritt Bjerregaard valgte da også, grundet dårlige økonomi i kommunen, at stoppe projektet, selv efter at Skanska A/S havde nået at fakturere kommunen mere end 35 mio. kroner.
  Næppe, - havneområdet har siden ligget hen og er i dag et forfaldent havneområde omgivet af stærkt forurenet jordarealer og som åbenbart i MKV-rapporten også skal give plads til metroens vedligeholdelsescenter KVC og derfor ikke samtidigt kan være service- og vinteroplægningspladser for brugerne af en eventuelt kommende lystbådehavn.

- **Måske så en helt anden havn** i Københavns kommune eller Øresundsregionen.
  Næppe, - der er ingen ledige bådpladser, hverken i Storkøbenhavn eller op af Øresundskysten og til trods for at det påstås, at Lynetteholmen vil få 35.000 nye borgere er der INGEN planer om at opføre nye bådpladser/havne, men tværtimod vil fortsætte afviklingen af Danmarks største lystbådehavn med over 720 faste bådpladser.
  Forstå denne form for planlægning om nogen da kan forstå den overhovedet og som mangler seriøsitet og/eller faktuelt manglende viden, som det fremgår i den her omhandlende MKV-rapport, specielt hvad angår de faktuelle forhold omkring Margretheholms havn.

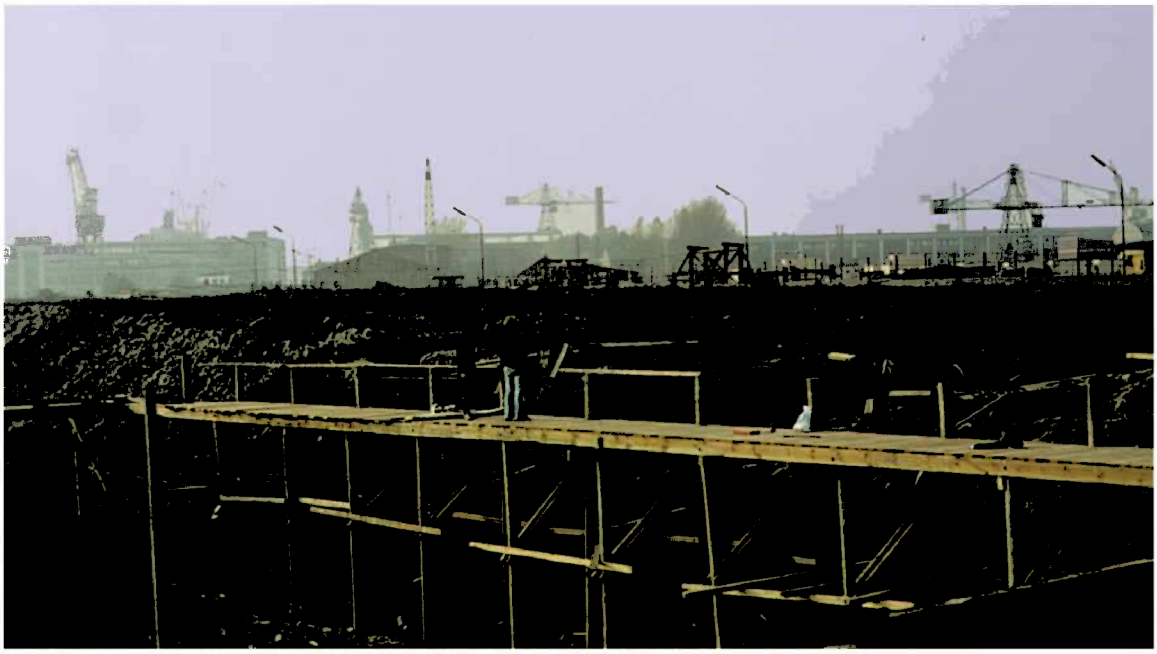
Dette kinderægs anden konsekvens – igangsætningen af en mulig ny metrolinje M5.
Som en endnu ikke vedtaget konsekvens af jorddepotet Lynetteholm ønskes der nu alligevel gennemført en infrastruktur, herunder en metrolinje, som beskrevet i den her omhandlende MKV-rapport og med nedenstående bemærkninger.
Nedenstående påstande kan med rette sætte spørgsmålstegn ved om der overhovedet har været en medarbejder fra Metrogruppen på besøg i Margretheholms havn ?

1. **Det påstås** fejlagtigt at Margretheholms havn er en lystbådehavn med plads til 720 både og som ejes af By & Havn, men drives af Sejlklubben Lynetten.

   Margretheholms havn både ejes og drives af s/k Lynettens ca. 1200 medlemmer.
   By & Havn ejer kun et tidligere ubenyttet lavtvandsområde, som sejlklubben i 1975 indgik aftale om at leje for ca. en mio. kroner om året.
   Klubbens medlemmer byggede selv for egen regning havnens dækmoler, broer, klubhuse og værksteder, kraner og opbyggede de i dag værende landarealer af den tidligere havbund, som det var nødvendig at udgrave til ca. 2 meters dybde for derved at have plads til havnens både.
   Om alle havnens nuværende faste faciliteter fjernes af sejlklubben er der IKKE længere en eksisterende havn, men kun tilbage et ubrugeligt vandområde og som rigtigt nok fortsat tilhører By & Havn, lige som det er beskrevet i vores kontraktaftale.
   Endvidere er det ikke i MKV rapporten blevet oplyst, at en helt lovligt opført bygning, godkendt af det daværende Københavns havnevæsen, hvor fra der drives en af landets største bådudstyrsforretninger på 540 m^2 med stor sikkerhed, vil blive alvorligt påvirket ved en mulig halvering af de fastliggende både i havnen, samt manglende indtægter fra et reduceret antal af gæstesejlere.

2. **Det påstås** at havnens flydebroer kan flyttes til det havneområdet der i dag tilhører By & Havn liggende mellem Margretheholms havns østlige dækmole og den af By & Havn nyanlagte dæmning, monteret en (til tider) oplukkelig klapbro.

   Margretheholms havn har IKKE flydebroer, men er apteret med et fast brodæk, hvilende på et nedrammet fundament af træpæle og der til nedrammede jernbaneskinner for at kunne fortøjre bådene forsvarligt til disse broer.



Medlemmer i færd med at fastgøre brodækket

3. **Det påstås**, at det er nødvendigt at opfylde hele den vestlige halvdel af havnen med jord, når højbanens trace skal føres tværs over havnen.

   Om tilfældet er der intet teknisk i vejen for at højbanens bærende konstruktioner, der jo alligevel skal piloteres, uhindret kan gennemføres på en blot 2 meters vanddybde.
   Naturligvis med et nødvendigt, men dog langt mere begrænset arbejdsområde i byggeperioden.
   Man kunne i sin tid godt bygge Øresundsforbindelsen på 15 meters vanddybde uden opfyldning, så hvorfor ikke også denne højbane.
   Forslaget om opfyldning fremkalder klart den mistanke, at man med denne totale opfyldning vil søge fremme den billigere dæmningsløsning og samtidigt på sigt, vil inddrage det opfyldte havneareal til anden anvendelse end for nuværende.
   Denne mistanke bekræftes i rapporten, at en foreslået tilsvarende midlertidige jordopfyldning ved søerne, kræves der udlagt et miljøbeskyttende lag fibertex, men dette krav gælder ikke for denne del af Margretheholms havn, - skal miljøet ikke her beskyttes ?

4. **Det påstås** og som blev fremført af Metroselskabet under borgermødet den 5 sept. 2024 at selskabet havde minimeret de mange lastbilskørsler gennem indre by af det udborede materiale, benævnt som muck, ved at starte boringen inden overgang til højbanen.
   Herfra bliver det nævnte muck læsset på lastbiler og kørt til Lynetteholmen.
   Under rapportens afsnit 2.4 nævnes, at mængden af denne muck vil kræve 30.500 lastbiler, som alene her skal køre frem og tilbage fra Lynetteholmen.

   Denne kraftigt øgede lastbilskørsel, som skal tillægges den endnu større daglige jordkørsel til Lynetteholmen vil helt kunne undgås om metrolinjen på hele strækningen føres som boret tunnel – og det er vel ikke så ringe endda for den væsentlige del af Amager, som i forvejen er hårdt belastet af allerede de mange tunge og miljøskadelige jordkørsler.

5. **Det påstås** i MKV-rapporten at ca. 30% af vores 720 bådpladser, altså 216 pladser flyttes til Prøvestenen og resten 208 pladser flyttes til By & Havns nuværende, men endnu ikke uddybet vandareal, altså klods op af en nuværende, støjende lastbilstransport på mere end 500 daglige lastbilskørsler med jord til Lynetteholmen.

   Det her i rapporten oplyste antal tabte bådpladser er ikke rigtige, da opfyldningen faktuelt ved vores egen fysiske optælling berører 424 pladser altså 58% af de nuværende bådpladser.
   De bådpladser der tænkes flyttet øst for havnen kan langt fra rumme ovennævnte 208 pladser.
   Om de bådpladser der i givet fald flyttes til Prøvestenen oplyses der intet om på hvilke vilkår disse pladser genetableres for vores medlemmer.
   Er det på de lejevilkår som eksisterer i vores nuværende lejekontrakt eller er det på almindelige markedsvilkår, som gælder for de havne, eksempelvis Svanemøllen, som modsat Margretheholms havn, ejes af By & Havn ?

6. **Det påstås** i MKV-rapportens afsnit 2.15 (og med rette), at emnet kultur og arkæologi har stor betydning i forbindelse med Refshaleøen, herunder B & W skibsværft, - men hvad med kulturen og den specielle historie omkring Margretheholms havn ?

   Danmarks største selvbyggerprojekt, hvor op mod 1000 forskellige mennesker efter stiftelsen i 1975 og fra alle sociale lag over de næste 4 år, sammen i flok skulle arbejde på alle tænkelige og utænkelige måder.
   På tværs af mange helt naturlige forskelligheder havde alle eet samlet mål, for egne private midler, at etablere en af landets største lystbådehavne, hver med et passende økonomisk indskud og for alle medlemmers vedkommende også med en arbejdsindsats på flere tusinde timer.
   Socialt set, men også historisk set et spændende projekt, hvor mange mennesker samledes om at hamre, skrue, slæbe og diskutere projektet, på tværs af alle de skel i vores samfund, som oftest adskiller de samme mennesker i et så nært og fysisk hårdt arbejde, som det her blev tilfældet.
   Ja selv arbejdstøjet var stort set den samme, – almindeligvis en varm tophue, kedeldragt og lange gummistøvler.
   Især diskussionerne mellem de mange medlemmer og mange meninger stod altid højt og der

var her brug for virkelige arbejdsledere, når demokratiet blandt så mange personer også af tidsmæssige grunde, ikke altid fik den plads som det måske burde.
Under denne arbejdsfase var alle lige og der blev ej heller skelet til hvilken størrelse båd man havde og hvor mange medlemmer for øvrigt endnu ikke havde besluttet sig for, hvilken båd de skulle have liggende i deres nye lystbådehavn – og dette sidstnævnte var i hvert fald noget man var enige om altid kunne diskuteres.

Margretheholms havn er således ikke nogle gamle mursten, som er opført eller hentet op af jorden og som måske kan fortælle noget om datidens samfund, men her en ægte historie som vi kender fra fortidens udrejsende pionerer og deres lokale samfundsprojekter.
Det er et unikt byggeprojekt, der i 1975 sammen med vores kommunale politikere i Borgerrepræsentationen og offentlige institutioner (bl.a. Københavns Havnevæsen) kunne finde sammen om at skabe.
Et gigantisk bygge - og anlægsprojekt, hvor helt almindelige borgere med deres egne hænder og enestående sammenhold lykkedes med at få bragt en lystbådehavn til verden og på demokratisk vis fortsat håber at kunne vedligeholde, som værende landets til dato største selvbyggerhavn.



Bevaringsværdige mursten ?
- for nutiden eller fremtiden



Rå arbejdskraft i 1975
– for akademikeren
og en håndværker.



Præcision skulle der også til
- både for mand og kone



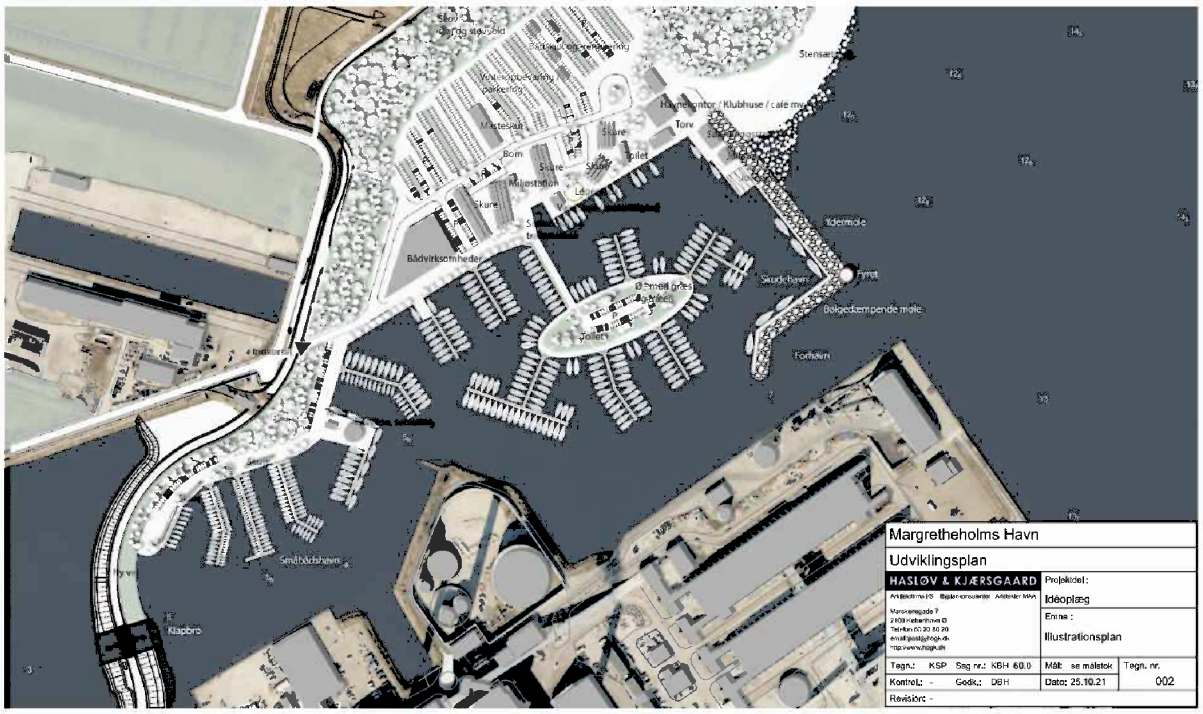
Fælles morgenmad på terrassen
- for både fastliggere og
gæstesejlere her i 2024.

En sådan lystbådehavn, Margretheholms havn, kan for øvrigt aldrig fuldt erstattes ved en eventuelt hel eller delvis flytning – det er en havn med et havnemiljø og enestående socialt netværk og som det bare tager mindst 50 år at bringe op til dette høje niveau vi har i dag.

I håbet om at dette høringssvar vil gøre en forskel hos vores samfunds ansvarlige beslutningstagere.

Klaus Schlichter

mail: klausschlichter@gmail.com
https://www.facebook.com/groups/244723392326801



Her vist blot et enkelt af flere forslag på hvorledes Margretheholms havn fortsat kan søges bevaret, som en selvstændig samlet enhed om vi mod forventning skulle blive tvunget til at afgive noget af vores nuværende og ikke mindst bevaringsværdige havneområde.

Svar til: Høring 64791 af: Zoe Hjelm Zandvliet

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
287

INDSENDT AF
Zoe Hjelm Zandvliet

BY
Frederiksberg

POSTNR.
1852

ADRESSE
Amicisvej 14.

HØRINGSSVAR
Jeg forstår nødvendigheden af udvikling og bedre infrastruktur, men jeg vil på det kraftigste opfordre til at tænke over de menneskelige konsekvenser af en sådan beslutning. Det handler ikke kun om bygninger og transportlinjer, men om det sociale stof, der binder vores samfund sammen. Vi bør værne om de steder, der skaber fællesskab, sundhed og glæde – ikke rive dem ned.

Ved at lave denne metro linje vil i ødelægge mit og mange andres hjem. Copenhagen Cable Park er ikke bare et sted for vandsport; det er et levende mødested og et kulturelt omdrejningspunkt, der har en helt særlig betydning for både lokale og besøgende fra nær og fjern. Parken tiltrækker hvert år tusindvis af turister og sportsentusiaster, der kommer for at opleve det unikke miljø og fællesskabet, der ikke kan findes andre steder i byen. Det er et sted, hvor mennesker fra alle samfundslag mødes, lærer af hinanden, og deler glæden ved sport, natur og samvær.

Det sociale fællesskab i Copenhagen Cable Park er sjældent set i en storby som København. Faktisk er CCP den eneste capel park i verden der ligger så centralt i byen. Her samles unge og gamle, nybegyndere og erfarne, til en uformel snak, træning, og ikke mindst, til at støtte hinanden. Parken har udviklet sig til en bastion for mental og fysisk sundhed, og den er et frirum, hvor man kan finde ro fra byens travle hverdag. For mange af os er det ikke bare et sted.

Beslutningen om at bygge en metrostrækning, der vil betyde lukningen af

Cable Park, vil fratage os dette vigtige safespace. En metro, der kører over jorden, vil desuden ændre områdets karakter fuldstændig. Det vil skabe støj, forringe naturen og ødelægge den fred og ro, som så mange værdsætter ved at bo der. Jeg kender mange der bor der, jeg kender også mange der bor der for at være tæt på capelparken, og hvis denne metrolinje/metroudvidelse bliver lavet vil disse beboere få frataget sig begge ting.

Jeg håber inderligt, at der kan findes en løsning, der tager hensyn til både udviklingsbehov og til vores wakeboard samfund. Copenhagen Cable Park og området omkring det er uerstatteligt, og jeg opfordrer til, at man genovervejer planerne om metroens placering til gavn for vores fællesskab, vores turister, og for de mange mennesker, der dagligt nyder godt af dette særlige sted.

Med venlig hilsen,

Zoé Hjelm Zandvliet

Svar til: Høring 64791 af: Frants Bisgaard

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
286

INDSENDT AF
Frants Bisgaard

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 77c

HØRINGSSVAR

Etablering af endnu en metrostation i Islands Brygge område virker på mange måder overflødigt. Der findes i forvejen 3 metrostation indenfor 1 kilometer af den påtænkte station i Axel Heides gade. At bygge endnu en station i området vil primært flytte passagerer fra de eksisterende stationer – som i forvejen bestemt ikke er blandt de metrostationer med flest passagerer.

Området omkring Bryggebroen er præget af flere dårlige løsningen for både billister, cyklister og fodgængere. At bygge en metrostation i samme område virker ikke som nogen god løsning, da det nærmest med garanti vil forværre problemerne.

De meget betydelige gener ved byggeriet – både for trafikken, larmen der vil genere beboerne i uacceptabel grad (også om natten) i adskillige år, samt de potentiale skader på bygninger – overstiger efter min mening langt de eventuelle fordele.

Drop ideen om den sydlige løsning som virker overflødig og splid af skatteydernes penge. Brug i stedet nogle af de penge der spares på at lave en ordentlig løsning for en metro på Margrethe Holmen (underjordiske stationer), som trods alt er grunden til at M5 linjen overhovedet er på tegnebrættet.

Svar til: Høring 64791 af: Lone Nørgård Petersen

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
285

INDSENDT AF
Lone Nørgård Petersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 6. tv

HØRINGSSVAR

At skabe sunde og gode boligmiljøer for byens borgere - ikke blot her og nu, men for mange fremtidige generationer - kræver visionære politikere og byplanlæggere, der kan tage beslutninger, som rækker udover egen valgperiode og muligvis udover egen levetid.

1. Jeg håber, at en metrobane besluttes så bl.a. Refshaleøen, Lynetteholmen og Margretheholmen forsørges med metro
2. Jeg opfordrer indtrængende til at metroløsningen for hele strækningen – også Margretheholmen, Refshaleøen og Lynetteholmen - bliver en tunnelløsning, idet man dermed får mulighed for at bevare og udvikle sunde og gode bymiljøer for Københavns borgere – ikke mindst for børnefamilier.

Baggrund

Min mand og jeg er i 60-erne og på vej til at forlade arbejdsmarkedet indenfor få år. Vi flyttede fra hus i Københavns forstad til en lejlighed på Margretheholmen for ca ½ år siden.

Vi faldt pladask for denne lille landsby midt i København. En vidunderlig blanding af børnefamilier, unge, ældre, lejere som ejere, rækkehuse og lejligheder. Et særdeles velanlagt boligområde med masser af mulighed for at alle generationer kan udfolde sig.

Især børnelivet er det en sand fryd at observere. Fra tidlig morgen til sen aften kan man se og høre børn på fællesarealerne mod vest af Udsigten (den nordlige ende af etageejendommen), hvor der er fred for biler, og hvor de små gradvist og trygt kan udvikle deres fysiske og sociale kompetencer. Forældre mødes og fællesskaber opstår. Måltider indtages på fællesarealer med børn, der går til og fra.

Børn, der er lidt ældre, spiller fodbold, hænger ud, går i "skoven" på den østlige side af etagebyggeriet, hvor der udover grønt boldområde område også er bakker, "skov", trådte stier, højt græs, bålplads, den lille lokale havn, mm. Også her er man i fred for biler og tung trafik. Det er fantastisk at se, hvordan børnene glemmer tid og sted og langt efter solnedgang fortsat har gang i deres boldspil/leg.

Vi vil så gerne have børn og unge væk fra mobiltelefoner og sociale medier. Vi vil have dem til at opleve virkelige fællesskaber og fysisk udfoldelse i trygge omgivelser i relation til deres hjem. Det er det miljø, der allerede eksisterer på Margretheholmen. Dette børne/unge/familiemiljø er i særdeleshed truet ved anlæggelsen af en højbane midt igennem det sammenhængende, rekreative, grønne område fra etagekomplekset til havnen. Ikke blot i anlægsperioden, men også for talrige fremtidige generationer.

Kære politikere, tænk langsigtet og anlæg hele M5 linjen som tunnel. Det er lidt dyrere i anlægsudgifter, men vil have en fundamental positiv indflydelse på mange fremtidige generationer af børn i dette område af M5.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Burchardt

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
284

INDSENDT AF
Søren Burchardt

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 2

HØRINGSSVAR
Lad mig starte med at slå fast, at jeg ikke er modstander af metroen, men når det så er sagt, forventer jeg, at en evt gennemførelse af M5 (hvis sydlig rute vælges) bliver gjort så:

- Miljømæssigt korrekt, både hvad angår støj og forurening
- At der tages videst muligt hensyn til beboere og arbejdspladser i berørte områder, også hvad angår trafiksikkerhed ved mulige trafikomlægninger
- At man undgår evt bygningsskader på ejendomme tæt på byggepladser.
- Og at man samtidigt måske kan realisere projektet billige end oprindeligt antaget.

Da jeg selv er beboer på Axel Heides Gade, vil jeg begrænse mit høringssvar til udelukkende at omhandle stationen ved Bryggebroen, da det ikke er muligt at kommentere og sætte sig ind i hele det omfattende M5-projekt. Jeg vil dog håbe, at mine bemærkninger vil få ansvarlige politikere og embedsmænd til at se på tilsvarende problemstillinger i hele M5-projektet.

Miljømæssigt korrekt:

Udfra det udarbejdede materiale finder jeg, at følgende ikke lever op til forventningerne og der kan måske korrigeres på disse:

- Beliggenheden på Axel Heides Gade gør, at det er nødvendigt at spærre Islands Brygge for trafik i 4-5 år – hvilket vil medføre væsentlige trafikomlægninger til Artillerivej – en i øvrigt meget stærkt trafikeret vej i dag, og her ligger flere skoler og børneinstitutioner.
- Trafikomlægning vil altid føre til mere kørsel ad omveje, og da man samtidigt planlægger at nedlægge 60 p-pladser på Axel Heides Gade vil det resultere i megen unødig spild-kørsel i håbet om at vinde i lotteriet og finde en ledig p-plads
- Stationen vil blive meget dyb, hvilket skyldes beliggenheden lige op ad Københavns Kanal. Altså, der skal graves meget dybere, køres mere jord væk og igen køres mere jord tilbage når stationen er færdig. Igen meget unødig trafik, som

forurener og ikke bidrager til trafiksikkerheden. Samtidigt vil den meget dybe beliggenhed kræve væsentligt mere beton – (ikke særligt miljøvenligt) samt igen meget mere kørsel.

- Er der taget højde for, at man skal grave meget dybt og bortfjerne meget jord fra en grund som tidligere havde Dansk Sojakagefabrik beliggende. Er der forhold omkring forurenet jord og partikler som bør analyseres yderligere, inden man går videre med placeringen?
- Man kunne komme uden om mange af disse problemer ved at flytte stationen til den anden ende af Axel Heides Gade (lavere station, mindre jord og beton), inddrage græsarealet på hele Axel Heides Gade til byggeplads, og hermed undgå at spærre Islands Brygge af og undgå indragelse af p-pladser. Den forkromede løsning ville dog være at flytte stationen over på den anden side af Artillerivej.

Hensyn til beboere og arbejdspladser

- Den foreslåede placering lige op ad boligbyggeri med 107 lejligheder på den ene side af gaden og Lægemiddelstyrelsen på den anden side, vil give voldsomme støjgener for alle igennem hele byggeperioden dag og nat. Hvis man i stedet flyttede stationen til Den Grønne Kile, ca 150 mere mod nord, ville man kunne undgå mange af disse gener da der er væsentlig bredere arealer her, og man ville samtidigt kunne undgå de uheldige miljømæssige konsekvenser som nævnt ovenfor.

Undgå bygningsskader

- Det fremgår af MKR, at "*Der er risiko for bygningsskade som følge af vibrationer på 1 bygning langs sydsiden af Axel Heides Gade. Vibrationerne kan også påvirke komforten for personer der opholder sig i bygningerne omkring byggepladsen. Påvirkningen vurderes at være stor*"
- En sådan risiko tages forhåbentligt meget alvorligt, og afledningsforanstaltninger forventes meget højt prioriteret, herunder flytning af stationen.

Kære politikere og embedsmænd,

Jeg beder jer derfor overveje ovenstående, og jeg mener at hvis man korrigerer lidt i projektet, vil man kunne opnå en metrostation **tæt** ved Bryggebroen, og udført på en miljøvenlig måde under hensyntagen til beboere, arbejdspladser og bygninger, med væsentligt mindre trafikale udfordringer og til en mindre pris end i det oprindelige projekt.

Svar til: Høring 64791 af: Søren Burchardt

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
283

INDSENDT AF
Søren Burchardt

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides Gade 2

HØRINGSSVAR
Jeg kan ikke undlade at bemærke, at M5 har været på tegnebrættet i et par år, og er derfor interesseret i at vide/få oplyst, om man i løbet af de par år har opdateret/revideret de oprindelige behovsanalyser som efterhånden må forventes at have et par år på bagen.

Der er sket meget i den mellemliggende tid, nye metrolinjer og stationer er kommet til og hvis man ser Metro's egne trafiktal, så er det jo ikke fordi at forventningerne er overgået eller indfriet. Det kunne jo også være, at de ekstra linjer/stationer vil have en negativ indflydelse på forudsætningerne for M5 og dennes stationer.

Det skulle jo nødigt gå, som for den danske flåde efter at englænderne havde stjålet alle dens fartøjer tilbage i 1807. Her skyndte man sig så at plante bøge og egetræer 15-16.000 styk så man havde til genopbygning af en ny flåde ud i fremtiden, vel vidende, at der nok ville gå 150 år før træerne var egnede hertil. Imidlertid blev behovet ikke-eksisterende, da man i mellemtiden var gået over til jern- og stålskibe.

Derfor kære politikere, stil jer selv spørgsmålene:

Er vi tilstrækkelig oplyste til at træffe denne milliard-investering på nuværende grundlag ?

Vil det være en miljømæssig forsvarlig løsning, eller er der alternativer ?

Kunne man måske anlægge en metro-linje som en sænketunnel i Københavns havn og dermed få mulighed for nemt at kunne transportere borgere hele vejen fra Sydhavnen og til Nordhavnen og Lynetteholmen og tilbage igen?

Er stationen ved Bryggebroen overhovedet nødvendig? Er der behov for den? Der er jo netop åbnet en station ved Fisketorvet. Springes stationen ved Bryggebroen over vil M5 alt andet lige blive billigere (man sparer en meget dyr/dyb station) mere miljøvenlig og linjen mellem Hovedbanegården og DR kan rettes ud og blive væsentlig kortere.

Håber at I seriøst vil overveje mulighederne.

Svar til: Høring 64791 af: Madara Krumina

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
282

INDSENDT AF
Madara Krumina

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR
Consultation Response Against Elevated Railway at Margretheholm

To Whom It May Concern,

I am writing to express my strong opposition to the proposed elevated railway at Margretheholm. While I understand the need for improved transportation, I believe that this project poses significant risks to our community and environment.

1. Loss of Green Spaces: The construction of the elevated railway will lead to the destruction of valuable green spaces that are essential for the well-being of our community. These areas provide not only recreational opportunities but also habitats for local wildlife. Losing these spaces would diminish the quality of life for residents, especially children who rely on them for play and exploration.

2. Impact on Community Activities: The elevated railway will disrupt local activities, including sports and community gatherings. Many children and families use the existing fields and parks for sports, picnics, and social events. The noise and visual pollution from the railway will make these spaces less enjoyable and may deter people from using them.

3. Environmental Concerns: The construction and operation of the elevated railway will contribute to increased air and noise pollution. This could have detrimental effects on the health of residents, particularly vulnerable groups such as children and the elderly. Additionally, the disruption to local ecosystems could lead to a decline in biodiversity.

4. Alternative Solutions: I urge the decision-makers to consider alternative solutions such as underground line that do not compromise our community's green spaces and well-being. Investments in underground rail systems or enhancements to existing public transport could provide the necessary improvements without the negative impacts associated with an elevated railway.

In conclusion, I strongly oppose the elevated railway at Margretheholm. I believe that we can find better solutions that prioritize the health and happiness of our community while still addressing transportation needs.

Thank you for considering my views.

Sincerely,
Madara

Svar til: Høring 64791 af: Lars Ørskov Theede

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
281

INDSENDT AF
Lars Ørskov Theede

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sejlklubben Lynetten

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Polensgade 44 2. Th.

HØRINGSSVAR

Hvis der bygges en Metrolinje Syd M5, skal denne føres under Margrete Holm Havn som M5 Variant Tunnel. Den forøgede udgift til udførelse af tunnel skal tages fra den nordlige del af M5, hvorfor den nordlige del fra kommende Lynetteholm nord til Østerport må udsættes således at der økonomisk er belæg for at gennemføre denne nordlige del af M5.

Ved at spare metrostrækningen fra Lynetteholm nord til Østerport vil man i fremtiden være mere fleksibel til investeringer i andet end trafikale løsninger. Der er langt mere brug for investeringer i selvkørende rekreative områder, hvor mennesker mødes i det frivillige foreningsarbejde til gavn for selvstændigt tænkende mennesker i alle aldre. Margrete Holm havn er en forening med rigtig mange medlemmer, som lever og ånder for et liv, hvor interesser for udvikling af sejlbåde, motorbåde og det at bruge havet aktivt til sejlads. Det er en forening, hvor jeg oplevet et initiativrigt engagement til gavn for virkelyst hos mennesker, der er født og opvokset i København og tilflyttere. Selv er jeg tilflytter og skolelærer i Københavns kommune. Uden en sejlklub, som Sejlklubben Lynetten og Margrete Holm havn, hvor jeg kan bruge den båd fra den bådplads jeg har købt, ville mit engagement indenfor børn og unge området i København ophøre. Uden Margrete Holm havn ville jeg flytte langt væk fra København.

Det rekreative miljø ved Margrete Holm havn er uerstattelig! Det er et sted, hvor der ligger et værft centralt placeret, som kan hjælpe mig med renovering af min båd. Det er et sted med alle de faciliteter, der kræves for at kunne have en båd tæt på min bopæl og arbejdssted på Amager. Det er et sted, hvor jeg møder mennesker med stor viden og kundskab omkring både, et sted hvor jeg konstant lærer nyt indenfor det maritime område af medlemmer og medarbejdere ved havnen. For mig skal Margrete Holm havn bestå med de muligheder og ressourcer der er i havnen. Havnen skal ikke beskæres på nogen måde, men tværtimod udbygges i forhold til havneområdet i det indre København.

Tunnelløsningen M5 ved Margrete Holm havn skal være med til at sikre, at man kan grave en kanal fra den vestlige side af Margrete Holm havn til den indre del af Københavns havn på nordsiden af

Krudtløbsvej. En kanal som beskrevet vil på ny skabe muligheder for småbåde, kajakker mm. kan sejle nord ud af Københavns havn når nu man har lukket Lynetteløbet.

Ved at indtænke tunnelløsning M5 ved Margrete Holm havn sikrer man at det allerede eksisterende byggeri syd for Margrete Holm havn kan integreres på en smuk og fornuftig arkitektonisk måde i en udvikling af området mod nye og langt bedre rekreative områder, hvilket på alle måder højner kvaliteten ved at bo ved havnen og at bruge havnen.

Vi vil udvikling af vores havn!

Med venlig hilsen

Lars Ørskov Theede

Medlem af Sejlklubben Lynetten

Svar til: Høring 64791 af: Gregory

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
280

INDSENDT AF
Gregory

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Høringssvar mod højbane på min fodboldbane

Kære politikere

Jeg hedder Gregory og jeg er 9 år gammel. Jeg skriver til jer, fordi jeg er meget ked af, at der skal bygges en højbane ved Margretheholm. Jeg vil gerne fortælle, hvorfor jeg synes, det er en dårlig idé.

For det første, så spiller jeg fodbold på banen, der ligger, hvor en evt. højbane skal være. Det er min yndlingsbane, og jeg elsker at spille der. Det gør jeg fordi det er sjovt, og sundt ifølge mine forældre. Hvis banen forsvinder, ved jeg ikke, hvor jeg skal spille. Det ville gøre mig meget trist og det vil gå udover min sundhed, der er så vigtig ikke kun for mig, men alle.

Derudover elsker jeg at lege i naturen området. Der er træer, blomster og små dyr, som jeg kan se, når jeg leger. Naturen er vigtig for mig, fordi den gør mig glad, og jeg kan lære om planter og dyr. Hvis der kommer en højbane, vil alt det forsvinde, og det ville være rigtig ærgerligt.

Jeg håber, at I vil tænke over, hvordan det vil påvirke børn som mig, hvis højbane bliver bygget. Vi har brug for steder at lege og spille, og det er vigtigt at passe på vores natur.

Mange tak fordi I har hørt mig og vil beslutte jer for en nedgravet metro.

Venlig hilsen
Gregory

Svar til: Høring 64791 af: Klaus Smærup

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
279

INDSENDT AF
Klaus Smærup

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej, 64, 1

HØRINGSSVAR

Høringssvar mod tilladelse til metrolinje M5 over jorden

Til relevante myndigheder

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring og modstand mod tilladelsen til at føre metrolinje M5 over jorden langs Margretheholmens østside. Jeg mener, at en underjordisk løsning ikke blot er mere bæredygtig, men også vil have en række betydelige fordele for vores lokalmiljø og natur.

1. Bevarelse af naturområder:
Ved at grave metrolinjen ned kan vi bevare de værdifulde naturområder omkring Margretheholm og Lynetteholm. Disse områder er ikke kun vigtige for biodiversiteten, men fungerer også som rekreative rum for beboerne. En overjordisk løsning ville ødelægge disse havneområder og reducere muligheden for naturoplevelser.

Det kan opfordres til at tage et nærmere kig på højbanerne på Amager, hvor de er opført inden der blev anlagt boliger, i modsætning til Margretheholmen, hvor det omvendte vil ske. Her er der ingen form for sammenhæng mellem højbane og forøget kvalitet i forbindelse med naturoplevelse. De åbne områder under højbanen er parkeringspladser og kan kun anvendes til at passerer igennem. Længere ude mod Amagerfælled er der lavet vandkunst under højbanen, så byrummet under ikke højbanen ikke kan anvendes, muligvis ud fra en forståelse af, at der er ingen, som vil opholde sig under en højbane.

2. Sikkerhedsmæssige konsekvenser:
En højbane vil desuden give anledning til sikkerhedsmæssige problemstillinger. En højbane kan genere uheld og skabe potentielle farer for beboere i området, hvilket vil kunne medføre en øget sikkerhedsrisiko i området. Det er afgørende, at vi tænker på beboernes sikkerhed i forbindelse med denne infrastrukturudvikling.

3. Støj- og luftforurening:
En overjordisk metrolinje vil medføre betydelig støjforurening, som vil påvirke livskvaliteten for dem, der bor i nærheden. Lydniveauerne fra en højbane vil skabe stress og uro i vores lokalmiljø, hvilket

må betragtes som fakta, der ikke kan anfægtes, når metroselskabet selv er bevidste om at deres toge ikke overholder de fastsatte støjgrænser. Desuden vil der være øget trafik og bevægelser i området, hvilket kan forringe luftkvaliteten og skabe yderligere belastninger for beboerne.

Det fremgår ikke af miljørapporten hvilken øget støjforurening beboere fra diverse aktiviteter ved Amagerbakke vil medfører, når træerne, der står i mellem Margretheholm og Amagerbakke fjernes, for en evt. højbane, ligesom det ikke beregnes på effekten af højbanens placering kontra støj fra aktiviteter på Amagerbakke.

4. Afgørende for livskvalitet:
Beboernes livskvalitet er essentielt, når vi taler om byudvikling og infrastrukturprojekter. Det er vigtigt at skabe rammer, der understøtter et godt og sundt liv, og en underjordisk metrolinje vil kunne bidrage til dette ved at minimere generne fra støj og visuelle forstyrrelser, som en højbane med toge passerende hver 90. sekund vil medføre.

5. Børnenes velfærd

Ved Margretholmen er man ved at opføre en daginstitution, der vil have behov for natur til at lege, lære, udforske og udvikle sig som små individer. Ved at føre en højbane igennem området fjerner man et område, hvor de og områdets øvrige beboere kan udnytte et grønt areal, der bliver mindre og mindre af i København.

Konklusionen må være, at en nedgravning af metrolinje M5 vil være til fordel for naturen, forbedre sikkerheden og reducere forureningen. Jeg opfordrer derfor til, at en overjordisk linje ikke er ses som en option og i stedet vælges den korrekte og rette løsning, der respekterer og beskytter vores alles interesser.

Med Venlig Hilsen
Klaus Smærup
[20240908]

Svar til: Høring 64791 af: Anders Bo Nielsen

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
278

INDSENDT AF
Anders Bo Nielsen

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 63A. 5.tv

HØRINGSSVAR

Metrolinie M5 sydlig løsning med Metrostation Bryggebroen vil samlet set være positivt for København, og særligt Islands Brygge, som i dag er uden en central metrostation, idet metrostationen Islands Brygge faktisk ikke ligger på Islands Brygge, men øst for i Ørestad Nord på Ørestad Boulevard.

Af miljøvurderingen fremgår at området vil være meget støjplaget i dele af anlægsfasen. Da den ligger ved vandet vil støj let kunne brede sig ud over området, som det har været tilfældet ved anlæggelsen af pumpestationen på Kalvebod Brygge.
Det kan dog begrænses, hvis man bygger en støjbegrænsende mur omkring byggepladsen.

Tilkørsel med op til 15-20 lastbiler i timen til alle byggepladser i anlægsperioden, som vil vare otte år, er en hård omgang for beboerne nær byggepladserne.
Der bør stilles krav om el-lastbiler og overdækkende lad for at mindske gener med støj og støv.

De forventede nedlagte parkeringerings pladser nær byggeplads Metrostation Bryggebroen bør erstattes af parkering i de ledige parkeringshuse i området, fx ved Sundhedsstyrelsen.

Svar til: Høring 64791 af: Lars Frandsen

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
277

INDSENDT AF
Lars Frandsen

BY
København V

POSTNR.
1774

ADRESSE
Küchlersgade 59

HØRINGSSVAR

Hej M5 metroforløbs forslag

Jeg skriver fra mit tilhørsforhold til S/K Lynetten, hvor jeg er medlem og sejler fra som instruktør og kapsejler.

Som sikkert mange andre har påpeget, er Margretheholm havn en selvbyggerhavn, der siden engang i 70'erne har været drevet af enthusiaster der stort set selv har betalt gildet.

Vi har været konstruktive da Lynetteholm planen medførte, at havnens indsejling skulle spærres af en bro (hvad er det med Københavns kommune og indsejlinger til Lystbådehavne - de er efterhånden alle spærret af broer, undtaget Sundby)

Vi foreslog endda en billigere løsning end broen, da en viadukt ikke skulle vedligeholdes og derfor ville være en økonomisk fordel for Lynetteholmprojektet (og samtidig ikke blokere for indsejlingen) - det blev der af uforståelige årsager set helt bort fra i processen.

Men nu til M5 problematikken.

Linjeføringen - det ville give så meget mere mening, at lægge den sammen med ringvej øst - ude løbet Her vil det være grænsende til gratis at etablere - der skal bare føjes et lidt bredde til sænketunnel elementerne.

Men vil I køre på tværs af beboelse og herlighedsværdi, så er det da indlysende at begejstringen for at køre metrotog ud for folks nybyggede huses vinduer og tørlægge halvdelen af en af Danmarks største lystbådehavne er til at overse.

Grav den dog ned.

Fremskridt er ikke nødvendigvis at ødelægge en af de få af byens åndehuller for gode borgere, der både bor i byen og betaler skat her.

Københavns kommune har i forvejen betydeligt ringere sport og fritids tilbud end byer i provinsen -

lav en sammenligning med Holstebro - og bliv rystet over hvor langt fremme de er på området.

Tænk på, at der er meget langt fra Rytteriets parodiske fremstilling af sejlere til ærlige hårdtarbejdende folk, der trods alle odds har formået at holde en klub og en havn kørende i mere end 40 år til stor gavn både for ungdommen, (og knap så unge) hvor mange har nydt at lære at sejle i vores sejlerskole og i vore junior afdeling stort set uden at belaste de offentlige budgetter.

En sejltur har for mange af os terapeutiske virkninger og gør, at vi ikke belaster sygehuse og psykiatrien. Vores havn er et trækplaster hvor folk bliver gift, kommer på tur og nyder - fordi en sejltur er en drøm om frihed (de store have kalder)

Pas på os - fordi vi bidrager og er et aktiv for byen.

Metroer kan også noget - bare ikke det samme. Vi kan godt være der begge to - hvis I graver metroen ned.

Nedgravede havne er et noget fremmed koncept, som jeg ikke er sikker på vi kan få held med, så det må være metroen, der løber under jorden.

Bedste hilsner

Lars Frandsen

Svar til: Høring 64791 af: Christina Thomsen

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
276

INDSENDT AF
Christina Thomsen

BY
KBH K.

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 60

HØRINGSSVAR
Metroen skal ned i jorden, hele vejen, fordi:
At mase M5 som højbane ned igennem den sidste sjat dog vigtige naturstykke med dens flagermus, isfugle og ro, og videre henover den sidste men dagligt meget brugte græsplæne i hele området, samt overhovedet at foreslå en asfaltering af Københavns sejlstærke gener af skibs og værftshistorie, vil være en **gennemgribende sabotage** af det København vi er stolte af og det der gør os til noget særligt. Det vil være en destruktion af vores kulturarvshistorie og en uoprettelig vandalisering af vores velbesøgte og skønne rekreative områder samt Københavns største sejlskibshavn, Lynetten.

Samtidigt har Københavns kommune påbegyndt i præcis samme område bebyggelsen af en børnehave til 100 børn samt et bosted til unge autister. Venligst overvej at begge grupper i dén grad vil have behov for at kunne udfolde sig - midt i blandt de allerede mange børnefamilier, unge og gamle, som har søgt hertil for at leve i harmoni med byen og havet midt Københavns ellers så stolte sejlerhistorie, som netop etablerede Margretheholm!

Det bydelen giver så meget af til så mange i dag er priceless. Her emmer tydeligt af værdier som rekreation, udeliv, sammenhold, tryg barndom og trivsel. Værdier Kommunen selv rapporterer som vigtige. Derfor kan en pris på bundlinjen af et enkelt projekt aldrig stå alene som en styrende faktor. For én gang en M5 højbane ville være proppet henover bydelen, og med sig sabotere det eneste multifunktionelle åndehul herude, vil det aldrig kunne genoprettes. Byen skal være til at leve i, og ikke blot til at opholde sig i. (Be-) Mærk forskellen!

Endvidere, i tider med oprettelse af et Ministerie for Samfundssikkerhed og Beredskab, og velvidende at der ingen beskyttelsesrum ej kældre eksisterer i området, kan det helt praktisk være en kritisk nødvendighed at metroen lægges i jorden. For denne grønne omstilling, kan jord fra tunnelen måske ovenikøbet genbruges til Lynetteholmen.

Apropos Lynetteholmen. M5 projekteres færdigbygget i 2035. Indbyggere planlægges at flytte til Lynetteholmen tidligst i 2070. Det er 35 år senere. Femogtredive. Hvorfor overhovedet overveje at bygge de to stationer nu? Spar omvejen i denne fase, og før linjen fra Refshaleøen til Østerport, og byg nordom når det rent faktisk bliver relevant.

Ved et højbane projekt langs det eneste sted, hvor den skal gå langs havet, burde Kommunen også overveje om de er villige til igen at destruere bylivet ved vandkanten, som det skete ved Kalvebod Brygge, og som Kommunen officielt har måtte undskylde for.

En højbane medfører støjforurening. Det er almen viden at støjforurening alene forringer folkesundheden, hvorfor de første borgere har modtaget kompensation op til 200.000,- per borger grundet støj fra metroen. Andre steder skal metroen overdækkes af netop samme årsag. Der er ingen grund til at lege Kejseren’s nye klæder og tage så

mange og så meget med sig ned i sølet. I behøver ikke at begå de samme fejl igen og igen. Og lad endelig ikke et soigneret smil og et arkitekt tegnet træ snyde jer i beslutningsfasen!

Jeg synes faktisk at den eksisterende virkelighed og miljøkonsekvensrapporten taler for sig selv hvis man har øje for de samfundsværdier, der betyder noget for at have og tilbyde et sundt og fornuftigt samfund, samt respekterer de organer, der faktisk lever i byen.

Med de manglende broer i byen, er der ingen tvivl om at vi kan bruge en metro, der forbinder os nordom, men den skal ned i jorden, så vi kan blive ved med at leve ovenpå jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Jacob Yin

APPLICATION DATE
8. september 2024

SVARNUMMER
275

INDSENDT AF
Jacob Yin

BY
københavn

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68, 6. tv

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Mit navn er Jacob, og jeg skriver dette høringssvar som beboer i Udsigten på Margretheholm. Jeg har haft en international opvækst, men flyttede til Danmark for ca. 8 år siden og bor med min ægtefælle på Margretheholmsvej.

Vi valgte at købe lejlighed netop her, for at være tæt på Centrum, og samtidig have natur og rekreative områder omkring os. Denne kombination er helt unik for dette område.

Natur er noget at det mest dyrebare i et land, og kyststrækning i særdeleshed. At ødelægge den med en højbane vil være utilgiveligt, da man ødelægger noget der er uerstatteligt, og som der i forvejen er mangel på. De rekreative områder der er lige omkring boligerne, bliver brugt flittigt af alle beboere i alle aldre, og er de perfekte omgivelser for børn at vokse op i. Dette vil blive spoleret såfremt metroen ikke graves ned. Det myldrer med børn i alle aldre her i området, hvilket er en stor samfundsmæssig gevinst, i en tid hvor der bliver født for få børn.

Vi er nu nået dertil hvor vi selv tænker på familieforøgelse, og vil gerne blive boende i området. Såfremt metroen ikke graves ned, vil miljøet i dette område blive fuldstændig ødelagt, og alt hvad vi flyttede herud for vil forsvinde. Børn skal ikke lege med en højbane hen over hovedet. Det er ikke sådan vi definere sundhed i Danmark…

Der er allerede udfordringer med støjgener fra en stigende trafik, til alle de muligheder der er på Refshaleøen, og infrastrukturen er slet ikke gearet til denne trafik. Man kan fremadrettet forvente yderligere intensivering af trafikken, og en metro under jorden vil være kærkommen til forhåbentlig at aflaste belastningen på vejene herude, men støjen fra en højbane vil ødelægge roen totalt. Som så mange andre arbejder både min ægtefælle og jeg hjemmefra i længere perioder, og vil blive meget generet af støj fra en højbane.

En af den smukkeste ting ved vores hovedstad er i min optik vandet, og jeg synes at man i København har været eminente til at udnytte ”waterfront” i og omkring København, så så mange københavnere og turister som muligt får glæde af det. Såfremt metroen ikke graves ned, vil man

ødelægge et utroligt dyrbart kystområde i vores hovedstad. Kyststrækning er uerstatteligt, og at bevare dette er med til at definere vores politikeres respekt for naturen.

Jeg vil derfor kraftigt opfordre til, at metroen graves ned under jorden. Det vil sikre, at området bevares som det rolige, rekreative område, vi blev lovet, samtidig med at det vil beskytte den unikke atmosfære, som København er så kendt for. Natur og miljø for fremtidige generationer kan ikke gøres op i penge.

Med venlig hilsen,
Jacob
Beboer i Udsigten, Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Gry Olsson

APPLICATION DATE
7. september 2024

SVARNUMMER
274

INDSENDT AF
Gry Olsson

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64, 4. Tv

HØRINGSSVAR
Som københavner og beboer på Margretheholmen føler jeg mig dybt bekymret over planerne om at bygge en metro som højbane i vores område. Jeg synes, det er afgørende, at metroen bliver ført under jorden i stedet. Margretheholmen er en unik oase, hvor både børn og voksne benytter de grønne arealer til fritidsaktiviteter som boldspil og leg. Det er et sted, hvor man kan få et pusterum fra byens travlhed og støj, noget der er svært at finde andre steder. En højbane vil desværre kunne ødelægge denne værdifulde frihed.

De støjproblemer og forstyrrelser, der vil opstå under både opførelsen og driften af en højbane, vil få store konsekvenser for vores livskvalitet. De børn, der i dag har mulighed for at lege i trygge og fredelige omgivelser, vil miste dette tilflugtssted. Den konstante støj vil blive en daglig gene, som vil gøre det vanskeligt for os at nyde vores område, som vi gør nu.

Jeg anerkender, at metroen er en vigtig udvikling for infrastrukturen, men den optimale løsning for vores lokalsamfund vil være at anlægge den under jorden.

Jeg håber virkelig, at de ansvarlige vil overveje disse argumenter og vælge at føre metroen under jorden for at beskytte vores værdifulde omgivelser.

Svar til: Høring 64791 af: Jakob Kongsgaard Olsson

APPLICATION DATE
7. september 2024

SVARNUMMER
273

INDSENDT AF
Jakob Kongsgaard Olsson

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64, 4. Tv

HØRINGSSVAR
Som beboer på Margretheholmen vil jeg gerne give udtryk for min dybe bekymring over forslaget om at anlægge en metrolinje som højbane i vores område. Jeg mener, det er helt afgørende, at metroen i stedet bygges under jorden. Margretheholmen er et særligt sted, hvor både børn og voksne året rundt bruger de grønne områder til aktiviteter som boldspil og leg i naturen. Det giver et tiltrængt afbræk fra byens larm og stress, som ellers kan være svært at finde. En højbane vil forringe disse unikke forhold markant.

De støjgener og den uro, som en højbane vil medføre både under opførelsen og i driftsperioden, vil påvirke beboernes livskvalitet negativt. For børnene, der i dag har et trygt og roligt sted til leg og ophold i det fri, vil denne mulighed blive betydeligt forringet. Den konstante støj fra en højbane vil blive en vedvarende irritation, der gør det sværere for os alle at nyde de omgivelser, vi sætter så stor pris på.

Selvom jeg forstår, at metroen er en vigtig investering i infrastrukturen, mener jeg, at den bedste løsning for vores lokalområde vil være en underjordisk linje.

Jeg opfordrer derfor beslutningstagerne til at tage disse synspunkter i betragtning og vælge at føre metroen under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: August Nielsen

APPLICATION DATE
7. september 2024

SVARNUMMER
272

INDSENDT AF
August Nielsen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68 6 tv

HØRINGSSVAR
Mit navn er August, og jeg skriver dette høringssvar som beboer på Margretheholm, sammen med min kæreste.
Margretheholmen er et perle, med sikke skønne omgivelser så er indbydende både til børn, unge og ældre. Området kan rumme alle og danner rammerne for så mange fine ting. Lettere tilgang via en metro giver mening men kun i det omfang at naturgrønne områder, havn, og beboelse bevares i samme grad som nu. Et metrobyggeri og placeret som en højbane vil skabe gener herunder støj, reduceret naturgrønne områder som børn, unge og ældre kan benytte sig af.
Personligt så er valget på margretheholmen bl.a. på grund af alt hvad det indebærer lige nu, hvoraf områder som Ørestaden er i kontrast, hvor højbanen giver støj og gener.
Jeg ønsker en bevarelse af hvad som Margretheholmen er nu, og en metro bygget under jorden.
Med venlig hilsen,
August Nielsen

Svar til: Høring 64791 af: Eivind Olsen

APPLICATION DATE
7. september 2024

SVARNUMMER
271

INDSENDT AF
Eivind Olsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Hans hedtofts gade 7 5.tv

HØRINGSSVAR

Fuld støtte til M5 med ny metrostation ved Bryggebroen. Perfekt placering for både de faste beboere og for de mange besøgende. Islands Brygge syd lider meget under alt for dårlig offentlig transport. M5 og stationen ved Bryggebroen vil således løse et stort problem for mange beboere i området. Det vil samtidig blive en del af et naturligt trafikknudepunkt sammen med havnebussen og Bryggebroen. Den øgede gennemstrømning af besøgende vil også gøre det lettere for de små butiksdrivende i området at finde tilstrækkelig omsætning, jf. opblomstringen af småbutikker ved andre metrostationer som Marmorkirken."

jeg var både overrasket og skuffet da jeg så den første ruteføring ind over islands brygge metrostation - det ville slet ikke give mere metro til de fleste beboere på bryggen midt og bryggen syd
derfor er jeg så jublende glad over den nye linie føring - hurra for M5 - bare se at komme igang

Svar til: Høring 64791 af: Gabriele Andersen

APPLICATION DATE
7. september 2024

SVARNUMMER
270

INDSENDT AF
Gabriele Andersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 4, 5. th, 1432 København K

HØRINGSSVAR

Hvordan kan ansvarlige politikere være så enfoldige , at man kan tro, at der vil være bare eet eneste ja til en højbane løsning.

Enhver med bare en lille smule omtanke vil naturligvis være glad for en metrostation på Refshaleøen, men da kun under forudsætning af en tunnelløsning, som er langt dyrere og betydelig længere ude i fremtiden.

Som beboer i Komplekset Udsigten og samtidig ejer af en stor båd i Sejlklubben Lynetten , er jeg berettiget til at skrive høringssvar på begge områders vegne.

Konsekvenserne af en højbrosløsning er på alle måder en ren katastrofe for såvel beboerne i Udsigten som bådfolket i Margretheholms havn.

Den skitserede løsning af indragelse af en del af havnearealet (antal både vest for den nuværende inderhavn)er tilfældigvis (eller bevidst) betegnet som ca 20 procent af de nuværende bådpladser.

Det kan være uvidenhed om antallet af bådpladser, som faktisk ligger på 462 og derned udgør en reduktion på over 50 procent af det nuværende vandareal!!!

Arbejdet med opfyldning med jord i dette område vil allerede i anlægsfasen umuliggøre trafik ud til den resterende del af havnen.

På samme tid vil man ikke kunne undgå at ganske små både og kajakroere får en dødsens farlig sejlads , hvis man skal ind af eneste mulige vandvej til indre by.

Kajsksejlads og småbåde sammen med store krydstogtskibe !!!

(hvorfor har man ikke forlængst gravet en lille rende , som forbindelsesvej mellem Margretheholmshavn og Københavns inderhavn.?????

Dette ville være det lettelse arbejde for at forhindre tragedier med forlis og drukneulykker.

En tunnelløsning er eneste mulighed kort og godt.

Når jeg ser sagen fra min hjemadresse i byggeriet Udsigten, har jeg yderligere en begrundelse for at pege på tunnelløsningen.

1 Ingen vil kunne udholde støjen fra tog lige udenfor vinduerne.

2.Der vil ikke kun blive larm fra Metrotogene, men det areal bag køresporene, hvor man skal anlægge en serviceplads for at udbedre stop i metrotogene ved skinneproblemer o.lign. Dette områder vil i byggefasen udgøre en yderligere lydbelastning for beboerne.

3 Trafikproblemer på vej ud til Refshaleøen ad Kløvermarksvej vil betyde , at børn på vej til skole får en årrække med trafikulykker med lemlæstede eller døde .

Turister som i dag lægger millionbeløb, når de skal nyde herlighederne på Reffen eller på de grønne områder, bli'r væk i den årrække byggeriet står på.

Kort og godt: Både som medlem af sejlklubben Lynetten og som beboer i ejendoms komplekset Udsigten må jeg udtrykke min mening om By og Havns forslag om en Højbane-løs ing som rent vanvid.

Skal der ske en trafikforbedring med en Metro til Refshaleøen er der KUN en reel mulighed:EN TUNNEL tak

Af to onder må vi derfor klart vælge

En Tunnelløsning.

Svar til: Høring 64791 af: Jens Skibshøj

APPLICATION DATE
7. september 2024

SVARNUMMER
269

INDSENDT AF
Jens Skibshøj

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Finsensvej 5a

HØRINGSSVAR

S/K Lynetten og Refshaleøen er et fristed ikke kun for mig og min båd der ligger i Magretheholmshavn men for en masse mennesker der dagligt bruger havnen og området omkring. Jeg har haft min gang i havnen imens B&W værftet var i drift som nærmeste nabo. Jeg håber at kunne nyde området, menneskerne på havnen og det unikke miljø mange år fremover. Så skal det være en metro så grav den ned. Ikke kun for min skyld men for hele den befolkning der bruger området, samt vores efterkommende.

Svar til: Høring 64791 af: Kasper Buch

APPLICATION DATE
6. september 2024

SVARNUMMER
268

INDSENDT AF
Kasper Buch

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 94

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmen vil jeg gerne udtrykke min dybe bekymring over planerne om en højbane-metrolinje i vores område. Jeg mener, det er afgørende, at metroen i stedet føres under jorden. Margretheholmen er et enestående område, hvor beboerne – især børn og unge – nyder de grønne omgivelser året rundt til aktiviteter som fodbold og leg i naturen. Det giver dem et frirum fra byens stress og støj, som er svært at finde andre steder, og det ville være en stor fejl at lade en højbane ødelægge dette.

Den støj og forstyrrelse, som en højbane både under konstruktionen og i driftsperioden vil medføre, vil få alvorlige konsekvenser for livskvaliteten her. Børnene, der i dag har et sikkert og roligt sted at lege i naturen, vil blive frataget denne mulighed. Den konstante støj fra en højbane vil være en kilde til daglig irritation og gøre det sværere for os alle at nyde området, som vi gør i dag.

Jeg anerkender, at metroen er et vigtigt infrastrukturelt tiltag, men den bedste løsning for vores nabolag vil være at placere den under jorden.

Jeg håber, at beslutningstagerne vil tage hensyn til disse betragtninger og vælge at nedgrave metroen.

Kasper Buch

Svar til: Høring 64791 af: Sissel kristensen Buch

APPLICATION DATE
6. september 2024

SVARNUMMER
267

INDSENDT AF
Sissel kristensen Buch

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 94

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende etablering af højbane metrolinje over Margretheholmen:

Som beboer på Margretheholmen vil jeg stærkt opfordre til, at den foreslåede metrolinje føres under jorden. Området, hvor højbanen er planlagt, er afgørende for os beboere og bruges intensivt året rundt, især af børn og unge, der nyder godt af de grønne omgivelser til leg, fodbold og rollespil. Margretheholmens natur og frirum væk fra byens og Reffens hektiske puls er uundværligt og skal beskyttes. Vi ønsker at bevare børnenes mulighed for at vokse op i frie og naturlige omgivelser, uden at blive begrænset til indendørs aktiviteter.

En højbane vil medføre omfattende og langvarige støjgener både under byggeriet og efterfølgende i driftsfasen. Dette vil have alvorlige konsekvenser for vores livskvalitet, især for børnene, der i dag bruger naturen som deres frirum. Den konstante støj fra højbanen vil ødelægge den ro og fred, som gør området attraktivt at bo i.

Vi forstår vigtigheden af metroprojektet, men den eneste løsning, der beskytter områdets karakter og undgår de øde, utiltalende områder, som højbaner skaber, er at føre metroen under jorden. Det vil sikre, at Margretheholmen bevarer sin unikke natur og fortsat er et sundt, trygt miljø for både børn, voksne og dyreliv.

Jeg opfordrer derfor kraftigt til, at metroen graves ned.

Med venlig hilsen,
Sissel Kristensen Buch
Beboer på Margretheholmen

6. september 2024

Svar til: Høring 64791 af: Ole M Brandt

APPLICATION DATE
6. september 2024

SVARNUMMER
266

INDSENDT AF
Ole M Brandt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 52 6th

HØRINGSSVAR

Vi siger tak for udsigten til at få Metro til Refshaleøen. Men kun hvis det bliver i en tunnelløsning.

Som beboere på Margretholm er vi meget bekymrede over udsigten til at få en Højbane i vores baghave.

En højbane hen over Lynettehavnen vil ødelægge havnen og dens unikke miljø.

Hvis man mener at det bliver for dyrt at lave en tunnelløsning, kunne man overveje at sløjfe strækningen mellem Lynetteholmen N og Østerport.

Venlig hilsen

Ole M Brandt

Beboer og medlem af Sejlklubben Lynetten

Svar til: Høring 64791 af: Jan Stripp

APPLICATION DATE
6. september 2024

SVARNUMMER
265

INDSENDT AF
Jan Stripp

BY
København K

POSTNR.
1325

ADRESSE
Delfingade 25, st

HØRINGSSVAR

Metroen i København er et godt og vigtigt tilbud i den offentlige trafik. Men den tjener ikke til Hovedstadens forskønnelse ved sin blottede tilstedeværelse. Metroen bør så vidt muligt graves ned nå man undgår støj og anden forurening af luften og således at den øvrige trafik og rekreative anvendelse af grønne området med videre ikke hindres.
Forslaget med at lade metroen køre over jorden ud og henover Magretheholm skal stoppes!

Lad beboere, sejlere og hundeluftere bruge jorden og læg metroen ned under.

Svar til: Høring 64791 af: Tommy Andersen

APPLICATION DATE
6. september 2024

SVARNUMMER
264

INDSENDT AF
Tommy Andersen

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Falkoner Alle 26A 2tv

HØRINGSSVAR

Metroens anlæggelse i København er generelt positivt, da den er en effektiv transportform, som kan mindske trafik på gaderne. Dog bør sådanne store projekter udføres med respekt for byens rekreative områder og i samspil med andre anlægsprojekter. Et konkret problem er ved Margretheholm Havn, hvor metroprojektet, Lynetteholm og byudviklingen på Refshaleøen tilsammen presser havnen. Havnen fungerer som et rekreativt område for københavnere, og der er en stor risiko for, at sejlklubben, som er frivilligt drevet, ikke kan overleve de planlagte ændringer.

Der er også alvorlige mangler i miljøkonsekvensrapporten for M5, der skaber uklarhed om de faktiske konsekvenser for havnen og sejlklubben. For eksempel nævnes der pontonbroer i havnen, som ikke eksisterer, og rapporten tager ikke højde for de økonomiske og driftsmæssige konsekvenser for sejlklubben ved en eventuel flytning. Det er også uklart, hvordan støv, støj og trafik fra anlægsarbejdet vil påvirke havnens funktioner, og rapportens ikke-tekniske resumé afspejler ikke de reelle udfordringer, som er beskrevet i de efterfølgende afsnit.

Løsningen med en højbro over havnen vil få store konsekvenser, og der er risiko for, at sejlklubben må lukke, hvilket vil fjerne op mod 720 bådpladser, der udgør 25 % af kommunens lystbådepladser. En tunnelløsning vil derimod bevare havnen som et rekreativt område og give mulighed for, at området udvikles i harmoni med byens behov.

Jeg opfordrer til, at borgerrepræsentationen kritisk vurderer rapportens konklusioner og arbejder for en løsning, der sikrer havnens fremtid og involverer sejlklubben i planlægningen.

Svar til: Høring 64791 af: Mads Guldbæk Jensen

APPLICATION DATE
6. september 2024

SVARNUMMER
263

INDSENDT AF
Mads Guldbæk Jensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
PWH-Ejendomme A/S

BY
København v

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 18

HØRINGSSVAR

Som udlejer og ejer af Reventlowsgade 18, og Reverdilsgade 4 synes jeg projektet som udgangspunkt lyder spændende, og jeg hilser altid udviklingen velkommen. I det her tilfælde synes jeg dog man bør overveje at skyde projektet 10 år. Beboerne i det område har lige været udsat for byggeri i forbindelse med Metrolinje 3 (cityringen) gennem næste et årti. Med deraf følger af støv, støj og arbejde i dag- og aften timer. De har i sandhed taget deres tørn ifm. metrobyggeriet.

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus

APPLICATION DATE
6. september 2024

SVARNUMMER
262

INDSENDT AF
Rasmus

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Grækenlandsvej 168

HØRINGSSVAR

Jeg mener man skal bevare de grønne områder omkring Margretheholms havn - og selve havnen. Det er unikt men en havn midt i byen, især en med så godt foreningsliv og miljø. Det skal vi værne om.

Svar til: Høring 64791 af: Mette Schou

APPLICATION DATE
5. september 2024

SVARNUMMER
261

INDSENDT AF
Mette Schou

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 3.th

HØRINGSSVAR
Jeg holder af at gå tur med min hund på det skønne grønne område som vi har her på Margretheholmen. Engen og skoven kalder vi det. Det fine sted hvor man kan gå tur med sin hund på en stort grønt naturområde.

Her er højt til himmel og luft til tankerne. Plads til ro og natur. Til biodiversitet, forskellige græsarter og blomster, sommerfugle og også ræven har sit sted her. Et tiltrængt afbræk fra en larmende og stresset hverdag hvor jeg kan finde ro.

Børnene leger med hinanden og spiller fodbold på græsplænen. Eller fisker efter krabber på badebroen. Og de har et vigtigt ude-fælleskab her, som ikke findes andre steder i kvarteret. Det er også derfor at børnefødselsdage og legegrupper bliver holdt her for der er god plads udendørs.

Som mor og lærerstuderende ligger børns trivsel mig meget på sinde og dette naturområde vi har på Margretheholmen giver muligheder for leg og samvær. Især uden skærme. Et af de få områder hvor skærme kan erstattes af gode oplevelser med andre børn udenfor. Og det er meget vigtigt for børns trivsel.

Derfor skal metroen graves ned så vi kan bevare naturen, der betyder så meget for livskvaliteten for alle her på Margretheholmen

Svar til: Høring 64791 af: Mattias Bodlund

APPLICATION DATE
5. september 2024

SVARNUMMER
260

INDSENDT AF
Mattias Bodlund

BY
København V

POSTNR.
1620

ADRESSE
Vesterbrogade 113, 3tv

HØRINGSSVAR

Som medlem af sejlklubben er jeg dybt bekymret for, at en metro over jorden vil ødelægge de unikke kvaliteter, vores område tilbyder i dag, og som fremtidige generationer forhåbentlig også vil få glæde af. Vores klub nyder en enestående placering ved vandet med adgang til grønne områder, hvilket er en central del af oplevelsen for både sejlere og besøgende. En overjordisk metro vil forstyrre denne harmoni og mindske områdets rekreative værdi. Det undrer mig, at der i rapporten blot står, at området bag Margretheholmen bruges til "gåture og luftning af hund". Dette overser fuldstændig de mange aktiviteter, som vi i sejlklubben og andre i lokalsamfundet deltager i – herunder havneaktiviteter, børnearrangementer, træning og sociale sammenkomster, som er en del af vores fællesskab. Lynettens Lystbådehavn er et særligt sted med en unik kultur og er et yndet udflugtsmål for mange. Det vil være et stort tab, hvis denne havn mister sin karakter på grund af metrobyggeri eller opfyldning. At lade metroen gå under jorden, som i andre dele af København, er den eneste rimelige løsning, hvis vi skal bevare områdets rekreative kvaliteter og sikre, at både nuværende og kommende beboere kan fortsætte med at nyde vores maritime omgivelser.

Svar til: Høring 64791 af: Lenemai Christensen

APPLICATION DATE
5. september 2024

SVARNUMMER
259

INDSENDT AF
Lenemai Christensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Lene Hansson

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 24 - 5 th

HØRINGSSVAR

At lade en højbane og en M5 metro, pløje sig gennem vores smukke natur, på Margretheholmen, vil være en katastrofe.

Vi bor netop herude fordi vi ønsker ro, natur og grønt for øjnene, grønt for børnene at spille fodbold på, lege, hygge sig med deres forældre og en pick nik, hunde og dem der lader op.. for at bevare natuen, biodiversiteten og undgå stress, for larm er lig med stress, så beder vi om, at M5, bliver gravet ned, når den skal forbi skønne Margretheholmen.

Det ville også være forfærdeligt for lystbådehavnen, Lynetten. Udover at den have næste ville dø, er vi mange der bader netop der, der hvor M5 ville skulle fylde havnen med jord.

Vi ved det er et spørgsmål om penge, men håber I tænker på os som mennesker, der har aådan brug for roen og naturen herude.

Please grav M5 ned, bare herude, forbi Margretheholmen og Udsigten, så har vi håb for en rolig fremtid.

- mange tak!

Svar til: Høring 64791 af: Lars Erstad-Jensen

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
258

INDSENDT AF
Lars Erstad-Jensen

BY
Virum

POSTNR.
2830

ADRESSE
Akacievej 13 st.tv.

HØRINGSSVAR

Som bruger af området (har haft bådplads i S/K Lynetten i 25 år og har tidligere boet på både Amager og Nørrebro) vil jeg kraftigt opfordre til, at metrolinien graves ned. København har i forhold til mange andre storbyer rent faktisk ikke så mange grønne områder. Der ses mange mennesker på området i alle aldre, som benytter Refshaleøen. En metrolinie i højde vil gennemskære området og gøre det meget mindre indbydende, ligesom larmen bliver større. Der kan ses på metrolinien omkring fx. dr-byen. Jeg tænker også på alle de familier, som bor i de nye boliger, som mange gange i timen skal hører på togene kører forbi. Man har jo solgt området som roligt og med udsigt til en lystbådehavn. Lystbådehaven vil desuden lide hårdt under en linie i højden. Der sker en stor beskæring af pladserne, som så vil være klemt inde mellem metro og bro til lastbiler. Der mangler havnepladser i stor stil i Københavnsområdet og skulle den nye havn på Prøvestenen blive en realitet, så kan det langt fra opfylde behovet. Derfor bør S/K Lynetten bevares, både for antal pladser og for det rekreative område, det er. Der kommer hver sommer mange turister og overnatter flere dage. Og Københavns havn er jo nu mindre attraktiv pga. den lange indsejling. Det kan ses på alle havne, hvor der er en længere indsejling. De har færre gæster. Ja det koster lidt mere, men gevinsten er stor. Vi skal jo ikke kun være i live, men leve. Og det før man bedst, når man kan ånde og få ro i sjælen, og hvad er bedre til det end en lystbådehavn.

Svar til: Høring 64791 af: Amager Ressourcecenter

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
257

INDSENDT AF
Amager Ressourcecenter

VIRKSOMHED / ORGANISATION
ARC

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Vindmøllevej 6

HØRINGSSVAR

Vedhæftet findes ARCs høringssvar

MATERIALE:
hoeringssvar fra arc vedr. miljoekonsekvensvurderingen af m5.pdf

-alt med affald

Notat

4. september 2024
Sagsnr. 19/352
Initialer sids

ARCs svar på høringen vedr. miljøkonsekvensvurdering for M5

Til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen

ARC har læst Miljøkonsekvensvurderingen vedr. den nye evt. metrolinje M5 med store interesse. ARCs placering på Vindmøllevej 6 gør, at ARC vil blive berørt af denne linjeføring. Hertil har ARC følgende to opmærksomhedspunkter:

ARCs udledning af overfladevand
Ved en delvis opfyldning af Margretheholm Havn skal man være opmærksom på, at dele af overfladevandet fra Kraftværkshalvøen udledes kystnært og overfladenært udløb til Margretheholm Havn.
Via det vestlige udløb udledes regnvand fra Amager Bakkes tagpark og befæstede arealer omkring anlægget. Ved det østlige udløb udledes regnvand fra befæstede arealer på Kraftværksvej 25, By & Havs adgangsvej til Lynetteholmen, Vindmøllevej, ARC, HOFOR mm.

Den vestlige udledning er reguleret dels af udledningstilladelse for Copenhill givet af Københavns Kommune og Miljøgodkendelse for affaldsenergianlægget Amagerbakke givet af Miljøstyrelsen.

For den østlige udledning er en udledningstilladelse under udarbejdelse hos Københavns Kommune (udledning er etableret i 1970 men blev godkendelsespligtig ved tilslutning af By & Havns adgangsvej).

Det bør undersøges om udledningerne kan bibeholdes eller skal forlænges som følge af den delvis opfyldning og flytning af Margretheholm Havn.

Teknikspor til KVC- skærer ARCs areal
Som det fremgår af Miljøkonsekvensvurderingen kan der evt. oprettes et teknikspor til KVC, som vil snitte ARCs areal på Kraftværksvej (s. 94-95 i Miljøkonsekvensvurderingen). I tilfælde af at dette bliver den endelige løsning vil ARC meget gerne i dialog om, hvordan dette kan håndteres bedst muligt, da ARC er i gang med at udvikle det pågældende areal.

Adgang til ARC
ARC vil gerne gøre opmærksom på, at adgangsveje via Kraftværksvej og Vindmøllevej må holdes tilgængelige (byggefase og drift). Af hensyn til at opretholde størst mulig kapacitet i indsamlingen skal renovationsbilernes adgang til ARC ikke forringes (særligt ift. transporttid fra indsamlingsområdet/omlastning til behandlingsanlægget).

Derudover vil ARC gerne tilslutte sig HOFORs høringssvar om sikring af adgang til de kritiske forsyningslinjer.

ARC indgår gerne i dialog om ovenstående med Metroselskabet.

Svar til: Høring 64791 af: Lisa

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
256

INDSENDT AF
Lisa

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 26

HØRINGSSVAR
Som forælder til børn, der vokser op på Margretheholm, oplever jeg dagligt den store glæde, det giver at have adgang til grønne områder i byen. Mine børn har mulighed for at lege, klatre i træer og spille fodbold i nærområdet, alt imens de er omgivet af et stort og inkluderende fællesskab af andre børnefamilier. Disse oplevelser beriger ikke kun deres barndom, men giver dem også en forbindelse til naturen – en forbindelse, jeg frygter vil blive svækket, hvis vi ikke træffer de rette beslutninger nu.
I takt med byens vækst er det afgørende, at vi bevarer de grønne åndehuller, der gør det muligt for familier som min at blive boende i byen og leve et liv i kontakt med naturen. Det er derfor en vigtig grund til, jeg ser det som en nødvendighed, at vi fører metroen under jorden. Ved at gøre dette sikrer vi, at de grønne områder, som mine børn og så mange andre nyder godt af, bevares – ikke bare for nu, men for alle fremtidige generationer.
Hvis vi ikke beskytter byens grønne områder, frygter jeg, at flere børnefamilier vil føle sig nødsaget til at flytte væk fra byen. For mange af os er nærheden til naturen, til legepladser og til åbne, grønne områder en afgørende faktor for at vælge at blive boende i en storby. Uden disse områder risikerer vi, at København mister noget af sin tiltrækningskraft for familier, der søger en balance mellem det urbane og det naturlige liv.
Selvom en underjordisk løsning kan synes som en dyr investering i dag, er det en investering, der vil betale sig tilbage mange gange i form af en by, hvor naturen ikke blot overlever, men trives. Ved at beskytte vores grønne områder fra at blive fortrængt af overjordiske konstruktioner, skaber vi en by, hvor kommende generationer af børn kan vokse op med samme mulighed for at løbe på græsset, klatre i træerne og lege frit i sikre, naturlige omgivelser – midt i København.
Jeg opfordrer derfor til, at I overvejer de langsigtede konsekvenser af beslutningen om metroens placering. Ved at vælge en underjordisk løsning beskytter vi de områder, der er uvurderlige for byens børn og børnefamilier og er med til at bevare København som den unikke kombination af pulserende byliv, store etagebyggeri og grøn bynatur, som vi kender den i dag. Det handler ikke kun om at bevare de grønne arealer, men om at sikre, at København forbliver en by, hvor det er muligt at leve i tæt samspil med naturen, selv i byens hjerte. Vi må passe på den bynatur vi har, da den vil være umulig at genskabe, når først byggerierne har overtaget de grønne åndehuller vi stadig har.

Jeg håber inderligt, at I vil tage dette i betragtning, når beslutningerne træffes. At vælge en løsning, der bevarer vores grønne områder, er ikke blot en omkostning; det er en forpligtelse over for vores børn og de generationer, der følger.

Med venlig hilsen,
Lisa

Svar til: Høring 64791 af: Bastian

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
255

INDSENDT AF
Bastian

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ørestads boulevard 49b

HØRINGSSVAR

Hej, jeg synes en metrolinje på Refshaleøen samt lynetteholmen er en god ide, det ville dog være bedst under jorden. Dyrere men bedre.

Iøvrigt burde vi bevare havnen Margretheholmen Lynetten, som den står idag.

Svar til: Høring 64791 af: Tobias Meier

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
254

INDSENDT AF
Tobias Meier

BY
København

POSTNR.
2400

ADRESSE
Oldermandsvej 45 1.th

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne appellere til at metroen føres under jorden, da en metro over jorden vil ødelægge det fantastisk margreteholm som vi kender det i dag. Refshaleøen emmer af kultur og afslappende åndehuller, som efterhånden er en mangelvare i København.

Svar til: Høring 64791 af: Madeline Grau Larsen

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
253

INDSENDT AF
Madeline Grau Larsen

BY
kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 18

HØRINGSSVAR

Høringssvar

Jeg vil her argumentere kraftig for metroen som tunnelløsning, en underjordisk metro som vil minimere støj, vibrationer og visuelle gener og det handler om at:

Først og fremmest så bevarer vi stor af livskvalitet for de mange tusinde beboere på Margretheholm og beskyttelse af grønne og rekreative områder som mange bruger. Det er ikke kun for os beboer men Københavner og turister som tiltrækkes af dette helt specielle storbysmiljø og bruger det hele året.

Dette gælder særligt også Margretheholm Havn som et rekreativt område med arbejdspladser og fritids- og sportsaktiviteter og derfor skal på beskyttes mod opfyldning og forringelse.

En anden vigtig faktor er at det vil betyde mindre støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen og beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø hvis man vælger denne løsning fremfor højbane.

Samtidig med det vil sikre områdets æstetiske og historiske karakter og forebygge forstyrrelser i bybilledet som en højbane vil. Og vigtig sikre af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi.

Målene i Københavns Kommunes nye kommuneplan "Fremtidens Klimavenlige Hovedstad" beskriver blandt andet mål om flere grønne miljøer, rekreative områder, adgang til havnen så her er en tunnelløsning åbenlys. Valget af en tunnel er derfor valget af at leve op til Kommunes visioner og målsætninger.

En højbane vil forringe Københavnernes børns legemiljøer og daglige aktiviteter ved at forringe området, der er essentielle for børnefamilier i byen.

Her tænkes blandt andet på at undgå en uhensigtsmæssig gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad

som har ødelagt område der.

En underjordisk metro vil reducere den støj og de vibrationer, der ellers vil forstyrre beboernes hverdag både under konstruktionen og når metroen er i drift samtidig med en reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen.

Alt i alt er en tunnelløsning det eneste rigtige.

Tak for at blive hørt og forhåbentligt taget alvorligt i denne afgørende beslutning.

Mvh

Madeline Grau Larsen Luftmarinegade 18 1432 Kbh. K

Svar til: Høring 64791 af: Jens Valentin Waldorff

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
252

INDSENDT AF
Jens Valentin Waldorff

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 58

HØRINGSSVAR

Klage omkring Metro M5 – dels at Lynetten Havn skal fyldes op delvist og der skal lægges en Metro linje over jorden lige bag ved Udsigten på Margretheholm.

Nedenstående er en række klagepunkter som der skal tages højde for vurderingen:

1. Flagermus – der er flagermus på Margretheholm og deres habitat vil blive ødelagt. Det er imod al ret at fører en metrolinje igennem deres habitat.

Vores børn har altid været fascineret af flagermus, og vi har været til mange foredrag igennem tiden med børnene. På foredragene har det gentagende gange blevet fortalt, at flagermus og deres habitat er fredet.

Habitatdirektivet (rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992. Bilag IV-arter er særligt beskyttende arter i EU. Artikler 12 foreskriver bl.a.:

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streg beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV, litra a), med forbud mod:

a. Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen
b. Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintre eller vandrer

> Forbuddene i stk 1, litra a) og b), gælder for alle livsstadier hos de dyr, der er omfattet af denne artikel.

Danmarks Naturfrednings forening har tidligere gået ind i lignende sager fx Aflandshage hvor tilladelsen blev tilbagetrukket, da området er vigtigt for flagermus. Dette skal og vil også blive tilfældet i denne sag.

1. Salamandere og frøer – min søn har fundet salamandere og frøer i den lille skoven samt et vandhul tæt ved. Igen er salamandere fredet. Vandhullet er efterhånden dækket med affald fra udgravninger og affald i forbindelse Lynetteholmen. Altså er Lynetteholmen også et stort problem for bevaringen af naturen på Margretheholm. Derfor vil det være utilgiveligt hvis M5 vil sætte det endelige dødsstød for al natur og dyreliv på Margretheholm.

1. Skoven – jeg har gået på opdagelse og bygget huler med mine sønner i den lille skov bag Udsigten. Vi har også ligget i telt og lavet bål. En af årsagerne til at de nu går til spejder. At ødelægge skoven og området vil være med til at børn som voksne vil gå glip af de unikke naturoplevelser, der er i nærområdet.

1. Fodbold & leg – børn og voksne bruger plænerne bag Udsigten til fodbold og leg. Vi bruger utallige timer på at spille fodbold, og børnene hygger med hinanden og opnår et fænomenalt fællesskab. Desuden har vi også vores fodboldklub, BK Margretheholm som benytter plænen. Til træningerne er der op mod 30 børn og voksne.

1. Krabbe fiskning – vi benytter badebroen ved Margretheholm Havn (sammenhængende med Lynetten Havn) til af fiske med børnene. Også her har Lynetteholmen allerede haft sin indvirkning med en bro tværs hen over havnen pga. Lynetteholmen. Krabber og fisk har svære vilkår, og vi kan se at bestanden er gået drastisk tilbage allerede nu efter et par år, da der ikke er tilstrækkelig gennemstrømning i havnen. At fylde Lynetten Havn op vil være et definitivt dødsstødet for al havneaktivitet.

Selvom Lynetteholmen er i gang med at ødelægge naturen, dyreliv og miljøet ude på Margretheholm – så vil det være en katastrofe hvis også Metro M5 skal destruere det vi har tilbage!

Svar til: Høring 64791 af: Sarah

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
251

INDSENDT AF
Sarah

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 24, 4. tv

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen,

Jeg skriver hermed for at afgive mine bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten og udkastet til § 25-tilladelse vedrørende metrolinje M5.

Som beboer på Margretheholm er jeg dybt bekymret over de potentielle negative konsekvenser, som etableringen af en overjordisk metro vil medføre for området. Jeg vil derfor stærkt opfordre til, at man vælger en underjordisk løsning for metrolinje M5. Dette vil have en række væsentlige fordele for både beboere og miljøet i området.

Først og fremmest vil en underjordisk metro sikre en højere livskvalitet for de 3000 beboere på Margretheholm. Ved at anlægge metroen under jorden vil støj, vibrationer og visuelle forstyrrelser blive holdt på et minimum, hvilket er essentielt for at opretholde en rolig og behagelig dagligdag.

De grønne og rekreative områder, som beboerne benytter til sport, leg og afslapning, vil blive skånet. En overjordisk løsning vil kunne ødelægge disse områder og gøre dem utilgængelige i lange perioder. Margretheholm Havn er et centralt rekreativt område, og dens værdi for beboerne vil blive bevaret, hvis metroen anlægges under jorden.

En underjordisk metro vil også reducere støj- og vibrationsgener betydeligt under både anlægs- og driftsfaserne. Dette vil minimere forstyrrelserne for beboerne og forbedre deres livskvalitet. Samtidig vil en underjordisk løsning undgå at skabe visuelle forstyrrelser i bybilledet, der kan ødelægge områdets æstetiske og historiske karakter.

Miljømæssigt er det også den bedste løsning. En tunnel vil i højere grad beskytte lokal biodiversitet og minimere indgrebet i naturen. Derudover vil ejendomsværdierne sandsynligvis blive opretholdt, da en højbane tæt på boligerne kan medføre værditab for ejerne.

På længere sigt er en underjordisk metro en bæredygtig investering. Selvom initialomkostningerne kan være højere, vil det langsigtede perspektiv med lavere vedligeholdelsesomkostninger og færre driftsforstyrrelser være mere økonomisk fordelagtigt.

En højbane vil medføre betydelige begrænsninger for fremtidig udvikling i området samt kunne føre til en opsplitning af bymiljøet. En underjordisk løsning giver derimod større frihed og fleksibilitet i fremtidig byudvikling og bevarer områdets sammenhængskraft.

Desuden kan anlægsarbejdet for en underjordisk metro foregå med færre forstyrrelser og mindre trafik på overfladen, hvilket vil minimere risikoen for ulykker og trafikgener. Dette er særligt vigtigt i et område med mange børnefamilier, der har brug for sikre og stabile omgivelser.

I lyset af disse betragtninger, opfordrer jeg på det kraftigste til, at man vælger en underjordisk løsning for metrolinje M5. Denne løsning vil bevare Margretheholm som et attraktivt, bæredygtigt og trygt område for både nuværende og fremtidige beboere.

Med venlig hilsen

Sarah

Svar til: Høring 64791 af: Victor Henriksen

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
250

INDSENDT AF
Victor Henriksen

BY
København k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Refshalevej 155e

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne på det kraftigste appellere til at metroen føres under jorden, da en metro over jorden vil ødelægge det fantastisk margreteholm som vi kender det i dag. Ydermere er naturen på holmen vigtig for biodiversitet samt leg og hyggelige stunder..

før metroen under jorden og alle er glade

Svar til: Høring 64791 af: Klaus Kristensen

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
249

INDSENDT AF
Klaus Kristensen

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Eskjærvej 4

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune

Hele strækningen bør graves ned. Løsningen med højbaner giver et dårligt nærmiljø. Nærmiljøet i området omkring DR-byen er fx trist og giver alt for meget støj på arealerne omkring banen. En nedgravning vil løse dette problem og arealerne kan udnyttes meget bedre.

Svar til: Høring 64791 af: Lorentz Wolf Rasmussen

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
248

INDSENDT AF
Lorentz Wolf Rasmussen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 124

HØRINGSSVAR

Metrolinjen må graves ned så den ikke ødelægger lokalområdet på Margretheholmen, Copenhagen Cable park og delvist lukker Lynetten havn.

Svar til: Høring 64791 af: Elin Ferm

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
247

INDSENDT AF
Elin Ferm

BY
København V

POSTNR.
1721

ADRESSE
Dybbølsgade 21

HØRINGSSVAR

Byg metroen under jorden. Vi er mange der dagligt har gavn af og elsker de grønne områder og Copenhagen Cable Park.

Dbh,

Elin Ferm

Svar til: Høring 64791 af: Trine Kjær-Hansen

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
246

INDSENDT AF
Trine Kjær-Hansen

BY
København k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 33

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Vedrørende høring om metrobyggeriet

Jeg skriver dette høringssvar da området Margretheholm, beboernes nærtliggende grønne arealer, og Københavns kablepark, i øjeblikket står over for en alvorlig trussel på grund af det foreslåede metrobyggeri. Jeg anerkender behovet for at styrke den kollektive trafik, men ønsker at fremhæve de alvorlige konsekvenser, som den nuværende plan vil have for både lokalbefolkningen og det rekreative miljø i området.

Metrobyggeriet skal under jorden Den foreslåede metrostrækning, der vil passere over jorden gennem dette område, vil forårsage uoprettelige skader på de grønne områder, som vi dagligt benytter. For mange af os er disse grønne områder vores daglige åndehuller, hvor vi finder ro, motion og mulighed for at være i naturen. Området bruges af tusindvis af mennesker, både børn og voksne, og er en vigtig del af vores lokale fællesskab. Når vi færdes i parken, løber og leger med vores børn, møder naboer, eller blot nyder udsigten over området, oplever vi den særlige livskvalitet, der er forbundet med adgang til bynær natur.

Byggeriet vil dog betyde, at mange af disse værdifulde aktiviteter og naturoplevelser risikerer at blive ødelagt eller reduceret. Det grønne miljø, som i mange år har fungeret som en uerstattelig ressource for os beboere, vil forsvinde, hvis metroen føres over jorden. Dette vil også have en direkte negativ indflydelse på dyrelivet i området, som allerede nu trives godt med det grønne frirum. Vi har observeret både ræve og et rigt fugleliv, og det ville være en tragedie at se disse dyrearter blive fortrængt af byggeri og støj.

Kabelparken og frirummene vil forsvinde En af de mest alvorlige konsekvenser af metrobyggeriet over jorden er risikoen for, at Kabelparken må lukke. Kabelparken er helt

unik, og et ægte åndehul i København. Parken har et aktivt foreningsliv og tiltrækker både lokale og internationale besøgende. Kabelparken har i årevis været et populært rekreativt område for både lokale og besøgende, og dens tilgængelighed og rolle som et fristed for leg, sport og afslapning kan ikke overvurderes. Mange unge, familier og børn tilbringer utallige timer i parken, hvor de får mulighed for at lege, dyrke sport og være aktive uden at skulle forlade byen.

Det er netop dette frirum, vi risikerer at miste, hvis metroen bygges over jorden. De områder, der i dag er grønne og åbne for offentligheden, vil i stedet blive optaget af store metrostrukturer og byggepladser. Det betyder, at barndomsår fyldt med leg og glæde vil gå tabt, og mange af de minder, vi som beboere har skabt i dette område, vil blive udvisket af et byggeri, der kunne være undgået, hvis der var valgt en underjordisk løsning.

Det er derfor med stor bekymring, at vi læser i Trafikstyrelsens rapport fra 1. august 2024, at hvis den nordlige linjeføring af Metrolinje M5 vedtages, vil Copenhagen Cable Park blive nedlagt for at gøre plads til et kontrolspor til vedligeholdelsescentret (KVC) på Prøvestenen. At nedlukke dette unikke anlæg vil ikke blot fjerne Københavns største rekreative vandsportsmiljø, men også underminere byens internationale brand som et sted, hvor både natur og byliv harmonisk mødes i de såkaldte "blå rum".

Betydningen af grønne områder i byen København er kendt for at være en grøn by, hvor både borgere og turister kan nyde godt af de mange parker og rekreative områder. Det er derfor uforståeligt, at man vælger at bygge en metro over jorden i et område, hvor grønne arealer er så værdifulde for byens identitet og for de mennesker, der bor her. Grønne områder i byen er ikke bare et spørgsmål om æstetik – de har en direkte og positiv effekt på vores mentale og fysiske velvære. De giver os mulighed for at trække vejret, få motion og lade op i en travl hverdag.

At miste disse områder til fordel for overjordisk byggeri vil forringe livskvaliteten for os, der bor i nærheden, og samtidig fjerne de muligheder, fremtidige generationer har for at opleve naturen tæt på hjemmet. Byens udvikling skal ske med omtanke og respekt for de behov, som dens borgere har for grønne åndehuller. Der er allerede flere eksempler på vellykkede underjordiske metrobyggerier rundt omkring i København, og vi mener, at samme fremgangsmåde bør anvendes her.

En katastrofe for lokalområdet Vi er mange i lokalområdet, der er dybt bekymrede for de langsigtede konsekvenser af dette byggeri. Mange af os har boet her i årevis og set, hvordan området har udviklet sig til et sted, hvor fællesskab, natur og ro kan trives side om side. Hvis metroen bygges over jorden, vil det ikke blot ødelægge områdets visuelle udtryk og naturskønhed, men også skabe støjgener og forstyrrelser, som vil gøre det svært at opretholde det rolige miljø, vi har vænnet os til.

Vi opfordrer derfor på det kraftigste Københavns Kommune til at tage hensyn til vores bekymringer og vælge en løsning, hvor metroen udelukkende bygges under jorden. På den måde kan vi sikre, at både beboere og dyreliv fortsat kan nyde godt af de grønne arealer, som er så vigtige for vores hverdag. Såfremt løsningen ikke bliver underjordisk, vil vi se os

nødsaget til at rykke pløkkerne, og finde et andet sted med mere frirum og plads til at vores børn kan vokse op i grønne omgivelser.

Med venlig hilsen

På vegne af os på Margretheholmsvej 33,

Trine Kjær-Hansen

Svar til: Høring 64791 af: Ejerforeningen Bryggens Have 1

APPLICATION DATE
4. september 2024

SVARNUMMER
245

INDSENDT AF
Ejerforeningen Bryggens Have 1

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 73

HØRINGSSVAR

I forbindelse med metrobyggeriet vil gaden Islands Brygge være spærret for gennemkørende trafik i 4-5 år. Vi håber, at denne tilstand kan gøres permanent. Det vil på alle måder fredeliggøre gaden - uden nogen nævneværdige gener for bilister, der bor syd og nord for vejspærringen, så vidt vi vurderer.

I dag oplever vi dagligt farlige situationer med de mange cyklister, der passerer vejen, og det vil højne trafiksikkerheden for alle - også fodgængere, hvis vejen lukkes. Udover de mange cyklister, må det forventes, at mange metropassagerer ligeledes skal passere Islands Brygge.
Vi håber derfor, at der kan skabes en intelligent og fremtidssikret løsning for såvel gående som cyklende og for beboerne i området. Og gerne en grøn løsning, som kan gøre hele strækningen mellem havnen og Fælleden til et dejligt byrum.
Det er naturligvis vigtigt, at en løsning sikrer bilister adgang til sidevejene til Axel Heides Gade.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen for
Ejerforeningen Bryggens Have 1
Islands Brygge 73-75

Svar til: Høring 64791 af: Ellen Britto

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
244

INDSENDT AF
Ellen Britto

BY
København NV

POSTNR.
2400

ADRESSE
Møntmestervej 14d

HØRINGSSVAR

Hi, and sorry to write this in English.

The new plan for the M5 line, being overground, will take away some important places for the community that not only lives in Refshalløen, but the whole of Copenhagen and surrounding areas. We have a great cable park close to Copenhil, where people can wakeboard during 6 months of the year. We have a big community of frequent goers and thousands of people chose to spend a sunny day out in the cable park as well. Sometimes for a bachelor party, sometimes with work colleagues and a lot of times with friends, new and old to the cable park. Please don't take the cable park away, it's our safe place, full of activity and life, during the lovely summer months in Copenhagen (and we will wakeboard if the weather is bad too, so no worries about that).

Regards,

Ellen

Svar til: Høring 64791 af: Liliana sandra gjerka

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
243

INDSENDT AF
Liliana sandra gjerka

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 62/2

HØRINGSSVAR

Metrolinien må graves ned, så den fantastiske natur og lokalmiljøet ikke ødelægges her.

Vi er tusindvis af mennesker som dagligt bruger de skønne grønne områder her.

Børnene her, løber og leger på de grønne områder.

Her nydes naturen i fuldedrag af mange mennesker.

Vi har sågar ræve her.

At bygge en metro over jorden vil være en katastrofe både for os beboer og flere dyrearter her.

København har brug for åndehuller og grønne arealer for at vi som mennesker kan fungere og trives godt.

Det betyder mange barndomsår med leg, boldspil, og det at nyde naturen sammen vil gå tabt.

Vores børn er meget kede af, at deres friareal kan risikere at blive ødelagt.

vi håber meget, at vores stemmer vil blive hørt.

Vh. Liliana

Svar til: Høring 64791 af: Kenneth Ellinghart

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
242

INDSENDT AF
Kenneth Ellinghart

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Fælledfold 19

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedrørende den nye M5 Metro linje Vedrørende: Høringssvar om M5 Metro linje og påvirkningen på SK Lynetten Sejlklub Jeg skriver hermed for at udtrykke min stærke modstand mod planerne for den nye M5 Metro linje, som vil have en væsentlig negativ indvirkning på SK Lynetten Sejlklub som et et område af stor betydning for både lokale beboere og fritidsbrugere. Mine hovedbekymringer er følgende: Sk Lynetten Sejlklub er en vigtig del af det lokale miljø og kultur, og den fungerer som et fristed for sejlere, fiskere, og andre brugere, som nyder maritimt fritidsliv. Den foreslåede M5-linje vil uundgåeligt forstyrre denne harmoni og fjerne en unik del af vores byliv, som ikke let kan erstattes. Opførelsen af metroen og den forventede øgede aktivitet i området vil forårsage væsentlige miljømæssige konsekvenser, herunder risiko for forurening af havnen og dens omkringliggende økosystemer. Dette vil have en negativ indvirkning på både vandkvalitet og det dyreliv, som havnen understøtter. Lynetten er mere end blot en havn; det er et vigtigt socialt samlingspunkt for mange lokale foreninger og sejlklubber. At gennemføre denne plan uden hensyntagen til de eksisterende brugere vil betyde en alvorlig forringelse af de tilgængelige faciliteter og kan endda resultere i lukning af klubber og foreninger. Jeg mener, at der ikke er blevet fremlagt tilstrækkelige alternativer til den nuværende plan, som kunne reducere den negative påvirkning på Sk Lynetten Sejlklub. Jeg opfordrer til, at man i stedet overvejer alternative ruter eller placeringer, der ikke i samme grad skader de eksisterende brugere og miljøet. Jeg opfordrer til, at der foretages en grundig evaluering af alternative ruter for M5-linjen, som ville have mindre indflydelse på Lynetten og andre områder af stor lokal og kulturel værdi. Desuden bør der være en bredere dialog med de berørte parter, herunder havnebrugere, miljøorganisationer og lokalsamfundet. Jeg håber, at mine synspunkter vil blive taget i betragtning, og at der vil blive fundet en løsning, der balancerer udviklingen af metroen med bevarelsen af vores bys kulturarv og miljømæssige værdier. Med venlig hilsen, Kenneth Ellinghart

Svar til: Høring 64791 af: Katja Brandt

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
241

INDSENDT AF
Katja Brandt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 84

HØRINGSSVAR

Metroen skal UNDER jorden.

Jeg får ondt i maven, og føler det som en ustoppelig vejtromle der kommer. Ondt i maven over at Lynetteholm, veje derud og metro tromles igennem på trods af at ingen andre end By & Havn og politikere der ikke bor i området ønsker projektet for at kunne sælge dyre byggegrunde. Byudvikling er helt naturlig, men det bør ske sammen med borgerne og ikke ved en lov hvor demokratiet, og klagemuligheder er sat ud af kraft. Det føles som en vejtromle der ikke kan forhindres og ødelægger alt på sin vej. Først var der Operaen hvor vi blev lovet en bussluse for enden af Prinsessegade så alle skoler og institutioner der stadig ligger i Prinsessegade ikke blev belastet af mere trafik. Nu er busslusen nedlagt og Operaen har bygget en parkeringskælder forklædt som park og lange køer af biler med operagæster er ikke til at undgå. Så blev Papirøen bebygget med en bebyggelsesprocent som ingen af os forstår.

Nu presses Lynettenholmen og adgangsveje igennem på trods af at det ikke giver mening at bygge en kæmpe ø i vandet, når der er masse plads ude på Sjælland og jorden der hældes i havet kunne bruges på at sikre kyster og klimasikre rigtig ved at bygge diger.

Vejene på Amager og det centrale København bliver i 35 år belastet af lastbilkørsel (700 om dagen) med måske forurenet jord, der hældes ud i Kongedybet og påvirker hele Østersøen og havmiljøet for dyr og alle os mennesker, miljølovgivning og internationale regler ignoreres og vi får besked om et (pause på byggeriet af Lynetteholmen) men realiteten er en anden(ved selvsyn ses at der blev spundset videre og gravemaskiner graver i forurenet havbund og dumper det i Køgebugt). Det er sat i gang og kan ikke standses – politiske aftaler er indgået. Lokalsamfund og miljø betaler prisen. Ingen ved om der er regnet på CO2 belastningen af det samlede projekt og stillet krav til minimal klimapåvirkning og seriøse rammebetingelser for det hele – helt overvældende at tænke på først hele øen og så de efterfølgende 35.000 boliger og arbejdspladser der skal vokse op. Det holder mig vågen om natten.

Fredningsmyndighederne giver dispensation til ødelæggelse af volde og historie, så der kan komme bredere veje med mere trafik, støj og forurening. Fredningslinjer og regler som vi som borgere i mange år har gjort os umage med at overholde. Det føles helt grundlæggende

Det giver dårlig trivsel for os alle at høring efter høring sendes ud. Det er helt uoverskueligt. Med forslag der er gennemgribende forandrende for vores lokalområde og hverdag. Det der i mange år har gjort Magretheholmen, Lynetten havn og Refshalevej/ø området helt unikt er den særlige stemning, og den natur der er så tæt på byen og som vi har glæde af hver dag, bliver nu ødelagt. Først med et dige over Lynetten havn, hvor der nu kører lastbiler– en havn som Frank Jensen lovede ikke ville blive påvirket. Vand og havnemiljø er stærkt påvirket.

Jeg har i 3 omgange mødtes med biologerne der har givet input til høringen om naturen og hvordan den påvirkes. Det virkes som de er blev godt og grundigt instrueret i hvad konklusionen skulle være. Vi er helt magtesløse.

Som beboer i lokalområdet hvor der nu er høring ude om hvorvidt en metro skal ligger over eller under jorden. Så kan jeg kun opfordre til at metroen går under jorden og ikke ødelægger Lynetten havn, vores grønne områder og vores lokalmiljø. En metro er under jorden, ellers er det et tog. Det var frygteligt at se hvordan Amager blev skåret over fordi metroen ikke er gravet ned og vi kan i Ørestaden se at en højbane efterlader et ærgerligt tomt og øde område hvor den kører. Nedgravning er den løsning der påvirker lokalmiljø, børn og voksnes trivsel mindst. Det er den rigtige og mest langsigtede løsning.

Svar til: Høring 64791 af: Peter Bloch

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
240

INDSENDT AF
Peter Bloch

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Copenhagen Cable Park

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
kraftværksvej 24

HØRINGSSVAR

Copenhagen Cable Park er Danmarks største vandsportscenter for wakeboard og vandski, med mere et stort aktivt foreningsliv og 25-28.000 årlige besøgende. Vi tiltrækker gæster fra hele Danmark, samt gæster fra andre organisationer og foreninger.

Vi er placeret i Prøvestenskanalen og nævnes specifikt i miljøkonsekvensrapporten for Metrolinje M5: Hvis der vedtages en Nordlig linjeføring bliver vi erstattet med: "kontrolsporet til vedligeholdelsescentret (KVC) på Prøvestenen". (citat: Trafikstyrelsen 1.8.2024)

Vedtages denne løsning, medfører det nedlukning af ikke bare Københavns største rekreative vandsportsmiljø, men også et anlæg, der er unikt både nationalt og internationalt. Copenhagen Cable Park er verdens eneste vandsportsanlæg, der er placeret centralt i en hovedstad.

Siden opstarten i 2007 er København igen-og-igen blevet brandet internationalt for de rekreative udfoldelsesmuligheder i byens blå rum. Utallige byplanlæggere, turismeorganisationer og erhvervsorganisationer har nævnt det unikke ved, at der i et post-industrielt havneområde, med nærliggende energiforsyningsvirksomheder, kan findes udfoldelsesmuligheder for byens borgere.

Det forekommer derfor som en stærkt underbetoning af de rekreative miljøkonsekvenser, når Copenhagen Cable Park ved en Nordlige Linjeførings "teknikspor" lukkes permanent, uden nogen form for vurdering af tabet i udfoldelsesmuligheder, både lokalt, men også for København som by.

Det bør indgå i de endelige miljøkonsekvensvurderingen af denne løsning, at det er uproportionalt at operere med en linjeføring for et "teknikspor", der i al overskuelig fremtid, fjerner et af Københavns store rekreative centre, der opfylder mange af byens yngre borgeres udfoldelsesmuligheder.

Det foreslås derfor, at et teknikspor til et fremtidigt vedligeholdelsescentret (KVC) benytter den allerede eksisterende Prøvestensdæmning, eller at der vælges en anden teknisk løsning, der placerer vedligeholdelsescentret i den sydlige ende af Prøvestenen.

Svar til: Høring 64791 af: Nicolai Thygesen

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
239

INDSENDT AF
Nicolai Thygesen

BY
Hvide Sande

POSTNR.
6960

ADRESSE
Minervavej 2B

HØRINGSSVAR
Har jævnligt taget turen fra både Fyn og Jylland for at tage i CCP. Det er et fantastisk sted med en helt speciel atmosfære og en oase for de brugere som bor i Kbh. Kabelwakeboarding er en lille sport men i kraftig udvikling og der er kun få steder i DK den kan udøves. CCP er et af de få steder. Vandsport er noget af det vi er stolte af og har tradition for i DK og det ville være grotesk hvis vores hovedstad og største by ikke ville kunne tilbyde at kabelwakeboarding kunne udøves.

Svar til: Høring 64791 af: Vibeke Hvelplund

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
238

INDSENDT AF
Vibeke Hvelplund

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 130

HØRINGSSVAR

Metroer, tog og andet støjende trafik skal ikke være en del af Margreteholmen!

Vi har i 2015 købt vores skønne rækkehus med udsigt til Lynetten havn og med udsigt ud over Øresund, grønne områder og historie i form af de gamle voldgravsmure, gamle bygninger, Lynetten Havn. Den udsigt vil vi meget gerne beholde, da det var en af grundene til at vi i første omgang besluttede os for at købe huset.

- *Vil værdinedsættelsen af huset og en forringelse af omgivelserne blive kompenseret, hvis udsigten til vand forsvinder, fordi der nu skal være metro og havnen bliver fyldt op?*
- *Vil gammel historie blive husket?*
- *Skal sporende fra vores forgængere slettes?*

Vi var ikke i tvivl om at den udvikling som var i gang på Refshaleøen ville være med til at give mere liv og vi har nydt at se alle de fine tiltag, men at lave en stor grim metro på tværs af Refshaleøen og Lynetteholmen fordi det er billigere og vil være hurtigere at bygge, er ikke vejen frem. Ingen gider se på en metro og ingen som i ingen nyder lyder fra døre der åbner og lukker og metroer der suser forbi hvert andet minut.

At lave en moderne metro der afskærmer udsigten, laver larm og ikke passer ind i det industrielle område, er på mange måder bare endnu en hurtig løsning på at få gang i et byggeri hurtigst muligt.

Rom var ikke bygget på en dag. Hvorfor ikke planlægge det hele ordentligt så besparelserne kommer i forløbet hvor man etablere metroen før man begynder at dumpe jord og bygge. Behøver vi at lave en hurtig metro fordi det er det billigste lige nu?

At nedgrave metroen giver også bedre muligheder for at optimere ordentlige tilkørselsmuligheder til Refshaleøen, hvor man også har i tankerne at lave en 4 sporet vej igennem en fredet voldgravsmure.

Vi vil beholde den udsigt som vi i sin tid faldt for og som indeholder både biodiversitet, natur, vand, ro og historie.

Lad os tænke langsigtet og bæredygtigt i stedet for at lave forhastet og kortsigtet planer der forringer værdien af boliger og livsstil for tusinder af mennesker.

Svar til: Høring 64791 af: Christopher Grods

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
237

INDSENDT AF
Christopher Grods

BY
Frederiksberg C

POSTNR.
1970

ADRESSE
Rosenørns Allé 43B st tv

HØRINGSSVAR

Kabelparken er en sjælden oase midt i byens travlhed og larm, hvor særligt mental sundhed og velvære er i højsæde sammen med fysisk udfoldelse i den friske luft har frirum.

At man kan cykle der til er et kæmpe plus og dermed indenfor rækkevidde sammmen med den unikke kulisse der her stilles til rådighed - helt specielt og bør så afgjort bevares.

Svar til: Høring 64791 af: Anna Adamsen

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
236

INDSENDT AF
Anna Adamsen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Isafjordsgade 16

HØRINGSSVAR
Høringssvar vedrørende metro M5 – Metrostation ved Bryggebroen
Høringssvaret og forslaget nedenfor møder alle de 7 hensyn, der blev præsenteret på borgermødet i KIB den 21. august 2024

Hensyn 1
Som beboer i Havnestaden er jeg meget bekymret for den byggestøj, der vil komme, i forbindelse med den påtænkte stationsplacering ved Bryggebroen. Jeg er også bekymret for de efterfølgende vibrationer fra den underjordiske banestrækning i Axel Heides Gade, når den kommer i drift. Beboerne på dette sted er mange, og har allerede nu, i mange år, været stærkt plagede af byggestøj, som dels kom fra Islands Brygges side af havnefronten ud mod Nokken, men som også stadig kommer fra de mange nye byggerier langs Vasbygade. Personligt er jeg simpelthen bange for at blive syg af støjen, da der, ifølge den nye miljøkonsekvensrapport, skal bygges på alle tider af døgnet på Axel Heides Gade. Placeringen af stationen ved Bryggebroen er således uhensigtsmæssig for dette tæt bebyggede område. Jeg foreslår i stedet en placering på Sturlasgade fra havnefronten op mod Kigkurren. Her bor der mange mennesker omkring stedet, men ikke klods op ad det. Derfor vil denne placering være mindre til gene for de lokale beboere, og stationen vil med tiden også være til gavn for de mange erhvervsdrivende i området, da der vil komme mere handel for f.eks. bagerier, caféer og vinhandel. Stedet er også præget af mange andre typer af erhverv, og en metrostation vil derfor være en stor fordel for de medarbejdere, der hver dag møder på arbejde i dette område.

Hensyn 2

Stedet, Sturlasgade ved havnefronten, har også god plads til både den kommende metrostation og den byggeplads, der skal frembringe den. Der findes f.eks. en helt tom grund og en stor, åben plads til formålet (se kortet nedenfor). I spidsbelastningsperioder vil plænerne omkring også kunne anvendes. Det foreslåede område kunne desuden godt trænge til en forskønnelse, som ville kunne tilføres området sammen med metrobyggeriet.

Hensyn 3, 4 og 5

Sturlasgade op mod Kigkurren ligger desuden tæt ved de store plæner ved havnefronten, og en metrostation på stedet vil derfor effektivt kunne afhjælpe sommerens trafikproblemer, når tusindvis af Københavnere besøger plænerne i det gode vejr. Samtidig ligger det stadig så tæt på Bryggebroen, at placeringen vil kunne koble sig til cykeltrafikken fra Bryggebroen og dermed udgøre et trafikknudepunkt.



Hensyn 6

Hverken beliggenheden ved Bryggebroen eller den forslåede alternative beliggenhed på Sturlasgade møder hensynet vedrørende det, at en metrostation i et nyt byområde vil få beboerne til at køre mindre i bil og eje færre biler. Området er allerede stærkt etableret og beboerne ejer mange biler, som giver meget trafik.

Hensyn 7

Den foreslåede forskydning af linjeføringen, de få hundrede meter mod nordøst til Sturlasgade, vil kunne forkorte den strækning, hvor der skal bores under Amager Fælled med forstyrrelse af den sårbare natur til følge. Der vil ligeledes kunne spares meget Co2. En strækning fra DR Byen til Sturlasgade vil ikke slå de sving, der er lagt op til på strækningen fra DR Byen til Bryggebroen. Denne alternative

strækning vil derfor være betydeligt kortere og dermed vil forbruget af beton være mindre, da der ikke skal produceres så mange betonrør.

Afsluttende bemærkning

Som supplement til ovenstående argumentation for en alternativ placering af metrostationen er jeg ligeledes bekymret for Københavns Kommunes pengeforbrug til metrostrækninger. Der er for ganske nylig åbnet en metrostation på den anden side af Bryggebroen bag Fisketorvet. Kommunen kunne med fordel spare penge til en station ved Islands Brygge Havnefront og i stedet sørge for en direkte buslinje til Islands Brygge metrostation, som ikke findes i dag. En sådan direkte buslinje vil også være til stor fordel for de beboere i Havnestaden, der bor langs Islandsbrygge ud mod Nokken.

Vh Anna Adamsen

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Bruun Haedo

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
235

INDSENDT AF
Charlotte Bruun Haedo

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Teglholmsgade 62, 1. Th.

HØRINGSSVAR
Ser meget gerne at metroen bliver ført UNDER jorden for at bevare det smukke grønne område og passe på biodiversiteten. Margretheholmens beboere skulle gerne kunne bibeholde deres rolge dagligliv i de bedste omgivelser.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Kjellberg Christensen

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
234

INDSENDT AF
Thomas Kjellberg Christensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Andelsboligforeningen Jutlandiahus

BY
Københavns S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Erik Eriksens Gade 7-11

HØRINGSSVAR
Andelsboligforeningen Jutlandiahus (Erik Eriksens Gade 7-11, 2300 Københavns S) som er nabo til den kommende metrostation ved Axel Heides Gade ønsker hermed at afgive høringssvar i forbindelse med anlægsprojektets nye metrolinje M5.

Bygningsskader
Det er velkendt, at der kan være risiko for bygningsskader som følge af vibrationer i forbindelse med anlægsarbejdet. Vi har også været i kontakt med foreninger der var berørt af bygningen af ring metroen, og har forstået at der har været store udfordringer i forbindelse med byggeriet, og at få anerkendt de skader som byggeriet har forsaget.
Vi vil derfor gerne have indsigt i hvordan processen vil være:
For registrering af standen af ens bygning før anlægsarbejdets start
Såfremt vi under anlægsarbejdet konstaterer skader på bygningen, hvordan er den konkrete proces for indberetning og udbedring af disse skader. Her under de konkrete ansvarlige for dette.

Støj
Det fremgår af miljøvurderingen at området vil være meget støjplaget i dele af anlægsfasen. Det kan også læses at man ikke forventer at bygge støjreducerende mur omkring byggepladsen ved Axel Heides Gade. Vi vil gerne bede om at dette revurderes eller at der findes andre løsninger på reduktion af støjen, det skal ses i lyset af miljøvurderingens analyse som også beskriver at man som beboer og medarbejder i området vil blive påvirket.

Parkering
Det oplyses at man i byggeperioden vil nedlægge ca. 60 p-pladser ved Axel Heides Gade. Vi har en helt klar forventning om at der skabes erstatnings p-pladser i anlægsperioden i nær området til beboerne. En mulighed kunne være at leje p-pladser ved sundhedsstyrelsen på

Erik Eriksens Gade.

Svar til: Høring 64791 af: Hans Hurvig

APPLICATION DATE
3. september 2024

SVARNUMMER
233

INDSENDT AF
Hans Hurvig

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Øster Søgade 96

HØRINGSSVAR
CCP er en oase som må og skal bevares

Svar til: Høring 64791 af: Gayathri Srinivaasan

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
232

INDSENDT AF
Gayathri Srinivaasan

BY
Copenhagen

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

While I fully welcome the introduction of metro line M5 which could connect Holmen easily with northern parts of the city, I, like other residents of Margretheholmsvej, would wish for it to be underground. We moved to this area seeing many young families live and thrive here. We too have a small family now and love the peace and tranquility we get in the wild nature around, despite being in the middle of the city. We enjoy picking fruits and herbs and also meet so much wildlife every day - birds and foxes around. All this life would be disrupted or even destroyed with the construction of the metro line and especially having one above the ground.
Our residence are already impacted with huge trucks that come and go to build the island of Lynetteholm and now the plan for M5 and the land it would take over would simply push the residents over the edge.
We request the Kommune to consider above livelihood factors in the hearing on 26th September.

Svar til: Høring 64791 af: Alessandro Massa

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
231

INDSENDT AF
Alessandro Massa

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 50 5th

HØRINGSSVAR

NEJ til støj fra metro på Margretheholm, NEJ til ødelæggelsen af havneområdet.

JA til at M5 graves ned!

Jeg synes man burde arbejde imod at bevare den helt særlige ro og stilhed som præger området ved Margretheholm.

Dens blanding af aktive beboere samt afslappet tilgang til hverdagen har stor potentiale for at blive en model for resten af Lynetteholmen.

AM

Svar til: Høring 64791 af: Gertrud Lynge Mikkelsen

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
230

INDSENDT AF
Gertrud Lynge Mikkelsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 6, 5.tv

HØRINGSSVAR

Jeg vil opfordre til, at metrostoppet ved Refshaleøen graves ned i stedet for at være over jorden. Dette vil beskytte områdets havn og naturområder bedre, samt sikre en markant højere livskvalitet for beboerne, som ellers vil blive meget påvirkede af støjen fra metroen.

Svar til: Høring 64791 af: Esben

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
229

INDSENDT AF
Esben

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 16

HØRINGSSVAR

Hej

Jeg synes at metroen skal graves ned. På grund af at jeg, som har boet på Margreteholmen i over ti år, og vokset op her nærmest hele min barndom, vil gerne have at vi bliver ved med at have den frihed som vi altid har haft, her på Margreteholmen. Jeg synes også at det er synd at de yngre børn ikke vil få lov til at f.eks spille fodbold, lege, lave bål eller bade, hvis den nye metro kommer over jorden. Jeg støtter selve konceptet med metroer meget, og synes at det er meget praktisk, men jeg vil også gerne bevare friluftsområdet, som man ikke ser så mange steder i København. Håber at I vil lytte til os.

Hilsen Esben

Svar til: Høring 64791 af: Lars Boesen

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
228

INDSENDT AF
Lars Boesen

BY
Kopenhagen K

POSTNR.
1434

ADRESSE
Margretheholmsvej 74

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende planlægningen af Metro M5 som højbane henover Margretheholm

Til rette vedkommende,

Jeg skriver for at udtrykke min dybe bekymring over den foreslåede plan om at anlægge Metro M5 som en højbane henover Margretheholm. Som beboer i området finder jeg det dybt urovækkende, at der tilsyneladende ikke er blevet taget hensyn til den særlige sikkerhedssituation, vi står i her på Margretheholm.

Vi bor i et område, der er omgivet af potentielt farlige installationer: et militærområde, et kraftværk, og ikke mindst en benzinø, der årligt leverer 4 millioner liter jetfuel til lufthavnen. Disse faciliteter er oplagte terrormål, og i en nødsituation er vi ekstremt udsatte, da der ikke findes nogen steder, hvor vi trygt kan søge tilflugt. Er der overhovedet nogen der har overvejet dette?

Det virker besynderligt, at vi mere end 106 år efter åbningen af Nørreport Station – en underjordisk og meget populær løsning, der åbnede 1. juli 1918 – nu skal begynde at overveje overjordiske jernbaneløsninger. Vi bør tænke på dem, der kommer efter os, og ikke gentage fejlene fra fortiden ved at skabe en ny Ørestad. En tunnel ville ikke blot være en tidssvarende og fremtidssikret løsning, men også en, der ville sikre både funktionalitet og tryghed for beboerne i området.

Hvorfor ikke slå to fluer med ét smæk og anlægge forbindelsen som en tunnel, så beboerne kan søge væk i tilfælde af en nødsituation? En tunnel ville kunne tjene som en naturlig beskyttelse og et tilflugtssted, der kunne redde liv, hvis uheldet skulle være ude. Trusselsbilledet i Europa er ikke blevet mindre i disse år, og det er vigtigt at tage højde for sikkerheden i sådanne anlægsprojekter.

Jeg opfordrer kraftigt til, at en tunnel overvejes som et alternativ, eller at der i det mindste tages skridt til at etablere en anden form for beskyttelse, som f.eks. en bunker, der kan sikre beboernes sikkerhed i tilfælde af en ulykke.

Med venlig hilsen,
Lars Boesen

Beboer på Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Simon

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
227

INDSENDT AF
Simon

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Irlandsvej

HØRINGSSVAR

Der er endnu ikke ført en metro linje under et villa kvarter i Københavns kommune. Det betyder at man endnu ikke ved præcis hvilken effekt det vil have. Man måler samtidig grænse værdierne på støj. Men ikke hvad det menneskelige øre kan høre. Det er problematisk da der er stor forskel på grænse værdier fastsat da de er fastsat ud fra miljø og sundhedsmæssige værdier fra myndighederne og ikke hvad det menneskelige øre kan opfatte af støj. Selvfølgelig skal metro linjen ikke føres under et gammelt roligt villa kvarter i København. Der må findes andre måder ellers må den føres under eksisterende veje.

Svar til: Høring 64791 af: Jacob Barkfeld

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
226

INDSENDT AF
Jacob Barkfeld

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Carl Th. Zahles Gade 16, st.th.

HØRINGSSVAR

Jeg vil blot tilkendegive, at jeg glæder mig til, at metroen er færdigbygget, og at placeringen af stationen Bryggebroen er helt perfekt i forhold til at dække Islands Brygge.

Desuden vil jeg gerne udtrykke mit håb om, at metroen bliver udbygget langt hurtigere. Hvis vi skal have borgerne til at fravælge at have bil, skal der bygges metro ud til forstadsbyerne. Det er de færreste, der ville købe bil, hvis man skulle flytte til f.eks. London. Deres metrosystem dækker byen og omegnen så godt, at det ikke giver mening at eje en bil. Det vil gavne, hvis det var det samme i København.

Svar til: Høring 64791 af: Niels Ebbe Lollike

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
225

INDSENDT AF
Niels Ebbe Lollike

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Niels Ebbe Lollike

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 73, 3. th.

HØRINGSSVAR

Den 21. august deltog jeg i det velbesøgte borgermøde i Kulturhuset på Islands Brygge og gik derfra med blandede følelser. Ideen med metro er fin; men linjeføringen er helt forkert valgt. Det fornemmede jeg også blandt de øvrige borgere. Der var ingen begejstring. Placeringen af en station i Axel Heides Gade ved Bryggebroen er et forkert valg og uansvarligt i så tæt et bebygget område. Alle sukker efter mere grønt og diversitet, og så vil man ødelægge en gade, hvor man de seneste år har opnået et fint resultatet. Gaden er Bryggens grønneste med en plæne fyldt med forårsbebudere og smukke træer, der afsluttes med en lille lund på Axel Heides Plads. Ingen vil kunne forstå, at det skal ødelægges. Find dog et sted, hvor det er asfalt, man skal fjerne. Vi har i mange år haft Islands Brygge Station på linje M1. For få uger siden blev M4 indviet, og vi fik derved en let, kort og hurtig adgang til metrostationen på Havneholmen. Desuden skulle de folkevalgte hellere i en fart beslutte sig for den i flere år omtalte kombinerede gang- og cykelbro fra Islands Brygge Syd til Engholmene, hvor beboerne i den sydlige del af Islands Brygge vil få en nem og hurtig adgang til den nyåbnede metrostation Enghave Brygge. Beboerne her på Bryggen vil på den måde være godt dækket ind med metro og slippe for ulidelig støj dag og nat i flere år til skade for sundheden og livskvaliteten samt trafikomlægninger med tilsvarende kaos på Amagersiden, når tusindvis af gående og cyklister dagligt passerer Bryggebroen. Den planlagte linjeføring bør droppes. Ikke for at flytte ”aben” videre; men hvis planlæggerne med djævlens vold og magt vil have deres vilje igennem, kunne jeg foreslå Sturlasgade med god plads op til Kigkurren, der i dag allerede er et mindre trafikknudepunkt. Ved opslag på De Gule Sider er der i Sturlasgade registret 17 familier og 74 firmaer, hvor medarbejderne formentlig, som i alle andre firmaer, nu arbejder hjemmefra i halvdelen af tiden. Derved vil man genere langt færre mennesker end i tætte beboelseskvarterer. I øvrigt ville linjen blive kortere og mere lige, som man understregede på borgermødet, var noget man så meget på. Det har man så lige glemt med buen ud til Bryggebroen. I øvrigt har vi også et par meget velfungerende eldrevne busser, 68 og 77, på Artillerivej

Svar til: Høring 64791 af: Paul Thomsen

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
224

INDSENDT AF
Paul Thomsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privat

BY
Farum

POSTNR.
3520

ADRESSE
Bavnebjærgspark 4

HØRINGSSVAR

Den viste linjeføring gentager fejlen fra "Fingerplanen" at alt drejer sig om at komme direkte ind mod centrum, og meget lidt "på tværs". Skal man fra Lynetteholmen, og over til Nordhavnen skal man først ind til Østerport. En tunnelboring på ca. 3 km..

Hvis man forbinder Lynetteholm Station med en tunnel (eller højbro ?) til M4 ved Krydstogts Kajen, så sparer man ca. 2,5 km tunnel, forbinder bydelene, men får en få minutter længere transport tid ind til Østerport, fra Lynetteholmen.

Svar til: Høring 64791 af: Mads Thøgersen

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
223

INDSENDT AF
Mads Thøgersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Thøgersen

BY
Helsinge

POSTNR.
3200

ADRESSE
Bybakken 30

HØRINGSSVAR

Hej.
Jeg kan se den ny M5 bane plan er at gå over Copenhagen Cablepark som lige på Kraftværksvej 24 det er en helt fantastisk perle i københaven og fri rum for mig og rigtig mange mensker der komme mange for at stå på wakebordt og det er en enste wakebord bane vi har på sjæland. jeg kører selv der in et par gang om uge og jeg brod lang væk det tag min ca. 1 time hver vej men elske at komme der ind grund alle de dejlige menske og for også at strasse af.
der komme også menske bar forde der er hyggeliget og den gode stemning.

håbe i kan forstå hvad jeg har skravet jeg er orblind men gør mit beste.
Mhv. Mads Thøgersen

Svar til: Høring 64791 af: Peter Haender

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
222

INDSENDT AF
Peter Haender

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72 5tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende den foreslåede metrohøjbane og opfyldning af havnen

Til de ansvarlige myndigheder og beslutningstagere,

Det er med stor forargelse og dyb bekymring, at jeg skriver dette høringssvar vedrørende den skandaløse plan om at anlægge en metrohøjbane i Udsigtens baghave og, i særdeleshed, det vanvittige forslag om at opfylde vores elskede havn med jord. Dette projekt, som præsenteres som en fremtidssikring af vores infrastruktur, fremstår som et monumental eksempel på kortsigtet og uigennemtænkt byplanlægning, der på det groveste ignorerer både miljømæssige og æstetiske hensyn.

At foreslå en højbane i et område, der er kendt og elsket for sine grønne områder og åbne landskaber, er ikke blot et angreb på lokalbefolkningens livskvalitet, men også en hån mod vores fælles værdier og kulturarv. Denne struktur vil være en evig påmindelse om myndighedernes manglende respekt for det lokalsamfund, de er sat i verden for at tjene. En højbane vil ikke blot skæmme landskabet, men også skabe støj og forurening, som vil forpeste dagligdagen for de mange beboere, der har valgt at bosætte sig her netop på grund af områdets skønhed og ro.

Endnu værre er forslaget om at opfylde havnen – et enestående og uerstatteligt kultur- og naturmiljø – med jord. Dette er en grotesk overtrædelse af alt, hvad der bør kendetegne ansvarlig byplanlægning. Havnen er en vital del af byens identitet og historie, og at ødelægge den med bulldozere og lastbiler fyldt med jord er intet mindre end en tragedie. At fylde havnen op vil være et uigenkaldeligt tab for både nuværende og kommende generationer, og det vil fratage os en uvurderlig ressource, som kunne have været anvendt langt mere visionært.

Denne investering, som hævdes at skulle tjene os i mere end 100 år, er en hån mod fremtiden, hvis den gennemføres i den nuværende form. At overveje en højbane frem for en tunnel er ikke blot pinligt – det er et klokkeklart tegn på manglende ambitioner og vilje til at tænke stort og bæredygtigt. Historien er fyldt med eksempler på fejlslagne byplanlægningsprojekter, hvor kortsigtede løsninger

har medført ødelagte byrum og faldende livskvalitet. Er det virkelig dette eftermæle, vi ønsker at efterlade?

Jeg insisterer på, at denne plan tages op til fornyet overvejelse, og at der straks rettes fokus mod mere langsigtede og bæredygtige løsninger. En tunnelløsning er den eneste ansvarlige vej frem, der både bevarer områdets unikke karakter og sikrer, at vi ikke gentager fortidens fatale fejl. Det er på tide, at vi kræver mere af vores byplanlæggere – for vores skyld, for vores børns skyld, og for de mange generationer, der vil komme efter os.

Peter Haender

Svar til: Høring 64791 af: Anders Degn

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
221

INDSENDT AF
Anders Degn

BY
Herning

POSTNR.
7400

ADRESSE
Ingridsvej 87, Lind

HØRINGSSVAR

I København findes et sted, der samler mennesker og giver et indhold i tilværelsen. Stedet hjælper unge, der har været udsat for mobning, mennesker med mentale handicap, veteraner med PTSD og alle os andre, der oftest fungerer - men en gang imellem rammes a stress i en travl og presset hverdag.

Det sted er nu truet af lukning pga en metrolinje.

Stedet er Copenhagen Cablepark. Et sted, der de sidste 13 år har givet mange et indhold i livet og udklækket danske atleter, der kæmper for Danmark til internationale konkurrencer. Et sted, der har knyttet venskaber og ægteskaber. Et bynært og urbant miljø, der giver mulighed for at komme væk fra stress og jag og i nogle timer kan give glæde og luft i lungerne - og utallige uforglemmelige oplevelser.

Jeg vil appellere til Borgerrepræsentationen om at I træffer en beslutning, der ikke bringer dette miljø i fare.

Svar til: Høring 64791 af: Hendrik Zimmer

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
220

INDSENDT AF
Hendrik Zimmer

BY
Copenhagen

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 13

HØRINGSSVAR

Dear Sir/Madam,

I am writing as a resident of Margretheholm, deeply concerned about the current plans for the new Metro line to run above ground through our neighborhood. While I understand the need for infrastructure development, I believe this particular plan will have a profoundly negative impact on our community and the unique character of our area.

The proposed Metro line would cut through a significant portion of our green spaces, including the football field and a popular sauna that my family and I, along with many other residents, regularly enjoy. These facilities are more than just amenities; they are integral parts of our community where people of all ages gather, exercise, and build connections. Losing them would be a devastating blow to the social fabric of Margretheholm.

Moreover, the walking area where we take our dog would be eliminated. This space is not just a convenience; it’s a vital recreational area that promotes health and well-being for many families in the area, including ours.

Perhaps most distressingly, the current plan would also result in the loss of the Copenhagen Cable Park. As a family of enthusiastic wakeboarders, we chose to live in Margretheholm because of the Cable Park, which is an oasis of sport and recreation in the middle of the city. The park is a rare and precious space where people from all walks of life come together to enjoy water sports, exercise, and build community. During the winter months, it remains a hub of activity with outdoor workouts and social events that foster strong community ties.

In addition to the loss of these important community spaces, the noise from the above-ground Metro would be highly disruptive to the quiet, family-friendly nature of our neighborhood. With trains passing by every 90 seconds, the constant noise would destroy the tranquility that we currently enjoy. This is particularly concerning for families with small children, who will no longer be able to sleep outside or enjoy peaceful outdoor activities. The noise pollution would drastically reduce the quality of life in our area, making it difficult for families to continue enjoying their homes and outdoor spaces.

I urge you to reconsider the plan to run the Metro line above ground. An alternative solution, such as routing the line underground, would preserve these vital community spaces while still achieving the city's transportation goals. By choosing an underground route, Copenhagen can continue to develop its infrastructure without sacrificing the character and quality of life that makes our city so special.

Thank you for considering my concerns. I would be happy to discuss this matter further or provide additional information to support my case.

Yours sincerely,
Family Zimmer

Svar til: Høring 64791 af: Michael Toppenberg

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
219

INDSENDT AF
Michael Toppenberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Sejlklubben Prøvestenen

BY
BRØNSHØJ

POSTNR.
2700

ADRESSE
Risvangen 3

HØRINGSSVAR

Sejlklubben Prøvestenen

Høringssvar til miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5, August 2024

Indledning

I København nyder maritim kultur i inderhavnen et stærkt politisk fokus. Samtidigt synes byens naboskab til Øresund med den kommende marine naturnationalpark at være glemt. På Øresundskysten er lystbådehavne og offentlig adgang til vandsport i stigende grad presset af bygnings– og anlægsarbejde i Nordhavn, Lynetteholm, den Østlige Ringvej og – sidst men ikke mindst – Metrolinje M5. Det er langsigtede planer som på ubegrundet vis blokerer udviklingen af Prøvestenen Syd's naturmæssige og rekreative potentialer. Denne negative tendens vil vi med vores høringssvar gerne medvirke til at ændre.

I 2021 viste en telefonisk rundspørge lavet af Sejlklubben Prøvestenen, at 32 lystbådehavne og sejlklubber på strækningen mellem Gilleleje og Hundige tilsammen havde 5.885 personer på ventelister til en bådplads. I nogle tilfælde var ventetiderne helt absurde, flere steder op til ti år.

Sejlsport er en af de mest familieorienterede aktiviteter vi har i storbyen, og unge menneskers adgang til denne kultur er naturligvis helt afgørende for sejlsportens fremtid.

Men netop unge vandsports-entusiaster med mindre både oplever de lange ventelister og høje priser som en uoverstigelig barriere og opnår de facto aldrig adgang til sejlsport.

København har 40 kilometer havnefront men en stærkt begrænset adgang til vandet. Man savner et stort, samlet maritimt aktivitetsområde for alle typer af vandsport, hvor aktiviteter på, i og under vandet kan blomstre. Et område, hvor vandsport, naturoplevelser og Øresunds fantastiske marine miljø indgår i en samlet bæredygtig helhed.

I årene op til 2008 startede det første forsøg på at opføre den daværende Copenhagen Marina på Prøvestenen Syd, men projektet gik af ukendte årsager desværre i stå.

I foråret 2021 dannede en gruppe sejlere Sejlklubben Prøvestenen, som siden da, i tæt samarbejde med daværende overborgmester Lars Weiss, Københavns Kommune, By & Havn, Sund & Bælt, Danmarks Idrætsforbund og mange andre aktører og interessenter, har arbejdet ihærdigt på at færdiggøre lystbådehavnen – nu i form af et maritimt aktivitetscenter, som skal favne langt og meget mere end en traditionel lystbådehavn.

Finansieret af By & Havn skabte arkitekt Dan Hasløv fra firmaet Hasløv & Kjærsgaard Architects I/S en detaljeret rammeplan i en spændende dialogproces med områdets mange interessenter. Der er skabt en fælles vision for en *fremtidens fritidshavn*. Denne vision er offentligt tilgængelig og kan rekvireres hos By & Havn, Sejlklubben Prøvestenen eller Hasløv & Kjærsgaard Architects I/S. Projektet vurderes i dag til at være cirka 80% færdiggjort.

Ideen er, at området skal inkludere en bred pallette af nye muligheder ved vandet og videreudvikle og supplere det rekreative liv, der allerede udfolder sig i Amager Strandpark – der også er udviklet af Hasløv & Kjærsgaard i et tæt samarbejde med lokalområdets og storbyens mange "græsrodsbevægelser".

Prøvestenen Syd skal være et let tilgængeligt område med adgang for alle. Her kan kystens rige dyreliv, foreningshuse, nye aktivitetsmuligheder, caféer, små butikker, indbydende promenader, grønne områder, broer og livet i vandet opleves i enestående harmoni. Den gældende lokalplan giver perfekte muligheder for at opføre bygninger i naturlige materialer omkranset af tæt bevoksning.

Lystbådehavnen er en del af helheden. Den skal være en såkaldt A-havn, hvor bådene kan ligge i vandet året rundt. Anlæg og faciliteter tilpasses denne ambition, hvilket betyder, at et større, asfaltbelagt landareal er unødvendigt. Havnen kan derfor elegant indføjes i et omliggende naturområde, der skabes til formålet.

Sejlklubben Prøvestenen repræsenterer i skrivende stund 471 betalende medlemmer, der alle

afventer færdiggørelse af det maritime aktivitetscenter, herunder en lystbådehavn.

Sejlklubben Prøvestenen prioriterer, at et tæt og bredt samarbejde mellem alle brugere af Prøvestensområdet – jollesejlere, svømmere, sejlere, kajakker, dykkere, strandgæster, naturelskere m.fl. – fra starten skal sikre, at alles ønsker og behov så vidt muligt tilgodeses.

Et planlagt område til husbåde harmonerer fint med Københavns kommuneplan, som allerede i 2003 indeholdt et politisk ønske om, at husbåde bør være tilgængelige "ikke mindst økonomisk for almindelige mennesker." (Københavns Kommunes hjemmeside).

Samlet set er færdiggørelsen af det maritime aktivitetsområde på Prøvestenen langt mere end en løsning på den mangel på bådpladser, der opstår som en direkte konsekvens af de forskellige bygningsarbejder. Den bevirker en radikal forbedring og udvidelse af Københavns rekreative maritime miljø, en udvidelse af Københavns begrænsede vandsport-muligheder, og kan samtidigt medvirke til at skabe økonomisk overkommelige husbåde.

Københavns Kommunes Økonomiforvaltning har ved et møde 12. December 2023 besluttet at udskyde den videre udvikling af anlægget indtil anlægslovene for Metrolinie M5 og Østlig Ringvej er vedtaget. Sejlklubben Prøvestenen kan ikke se en valid sammenhæng i dette og arbejder for en umiddelbar fortsættelse af etableringen. Ingen af projekterne kolliderer med hinanden – og vi vil gerne bidrage til, at de bliver gode naboer.

Høringssvar

I miljøkonsekvens-rapporten for metrolinje M5 ser vi adskillige afsnit som er relevante for det kommende vandsportscenter og Sejlklubben Prøvestenens fremtid. I det følgende citerer vi disse med sidehenvisninger og kommenterer dem efterfølgende kort.

> "*Dele af Prøvestenen syd for volden vil i anlægsfasen blive inddraget som arbejdsareal i forbindelse med opfyldning syd for Prøvestensbroen, etablering af KVC samt stormflodssikring. Det vil blive sikret, at der vil være offentlig adgang til den sydligste del af Prøve stenen udenfor stormflodssikringen. Dette vil være en moderat påvirkning for de nuværende brugere af området.*" (S. 21)

Sejlklubben Prøvestenen har i samarbejde med By & Havn i 4 år arbejdet på at udvikle en rammeplan for etableringen af et maritimt vandsportscenter på det nævnte areal. Rammeplanen kan rekvireres gennem By & Havn, Sejlklubben Prøvestenen eller Hasløv & Kjærsgaard Architects I/S, som har udarbejdet dem, finansieret af By & Havn. Når det tilstræbes, at der skal være offentlig adgang til det sydlige område i anlægsfasen af KVC, er det vanskeligt for Sejlklubben Prøvestenen at forstå, at Miljøkonsekvensrapporten kræver at anlægget af vandsportscenteret indstilles i anlægsfasen for KVC.

> *"Påvirkningen af de rekreative interesser i Margretheholms Havn vurderes at være stor, selvom det forudsættes, at antallet af bådpladser bevares, dels i Margretheholms Havn og dels på Prøvestenen."* (S. 21)

By & Havn har tidligere meddelt Sejlklubben Prøvestenen, at dele af det nævnte område på Prøvestenen ikke kan tages i brug på grund af manglende uddybning, hvilket man bør være opmærksom på.

> *"Adgangen til den sydlige del af Prøvestenen syd for KVC vil blive opretholdt via en ny adgangsvej som vist på Figur 4.45"*(S. 86)

Sejlklubben Prøvestenen foreslår, at denne adgangsvej etableres som noget af det første i anlægsfasen af KVC, da trafikken således kan adskilles på et sikkert grundlag, så der kan opretholdes offentlig adgang til området, og anlægsarbejde af vandsportscenteret kan ske samtidig med anlægget af KVC.

For at kunne planlægge det kommende apteringsarbejde på Prøvestenen Syd, har Sejlklubben Prøvestenen brug for en mere præcis beskrivelse med tidshorisont for den nye adgangsvej.

> *"Det opfyldte område vil betyde, at det, der tidligere var en dæmning mellem Amager og Prøvestenen, udvides, så Prøvestenen bliver egentligt landfast med Amager. Kanalsystemerne rundt om Prøvestenen vil blive visuelt afbrudt ved det nye opfyldte område, se Figur 16.31."* (S. 513)

De kommende brugere af området ønsker ikke, at kanalen bliver opfyldt, men derimod at den bliver udvidet. Kanalen ses efter anlæggelsen af vandsportscentret som værende af stor vigtighed, og bør derfor bibeholdes og udvides. Kanalen vil være et vigtigt rekreativt område for lettere vandsport, og den vil desuden sikre vandgennemstrømning, som på nuværende tidspunkt er stærkt mangelfuld.

> *"Påvirkningen af opfyldningen syd for Prøvestensbroen vurderes at være stor, da opfyldningen ændrer ved de eksisterende strukturer og karakteren i området ved etableringen af mere landareal. Påvirkningen fra KVC vurderes at være moderat, begrundet i ændringen af anvendelsen af det åbne areal på Prøvestenen, herunder etableringen af stormflodssikring og opfyldning. KVC placeres dog i et område, der allerede i dag er præget af erhverv og tekniske anlæg, og dermed vil KVC-anlægget ikke ændre væsentligt på områdets karakter. Fjernelsen af vindmøllerne vil have en moderat, positiv landskabelig virkning."* (S. 30, punkt 2.14)

Sejlklubben Prøvestenen forstår det sådan, at området ikke tænkes væsentligt at ændre karakter ved etablering af KVC-anlægget. Miljøkonsekvensrapporten nævner dog:

> *De to vestligste vindmøller og deres fundament blive fjernet. Det samme gælder støjvolden, som vindmøllerne er placeret på. Den tredje mølle forventes at blive fjernet i forbindelse med projektet Østlig Ringvej.* S. 558

Sejlklubben Prøvestenen ser i dag støjvolden – trods den forurenede jord – som attraktiv og miljøskabende. Vi mener, at der i miljøkonsekvensrapporten må være tale om en fejltagelse, hvis en fjernelse ikke vurderes til at få indflydelse på oplevelsen af området. Støjvolden er høj og massiv og afskærmer glimrende det kommende naturområde mod syd og den kommende lystbådehavn og vandsportsområde fra det nordlige industriområde. Der vil fortsat være et markant behov for afskærmning, da både KVC og den kommende opkørsel fra Østlig ringvej vil ligge nord for støjvolden. Vi foreslår alternativt et stærkt forhøjet, kuperet og meget bevokset område, som visuelt kan afskærme det maritime aktivitetscenter fra KVC-anlægget og de øvrige industrielle aktiviteter. Området ønskes kuperet, beplantet og tilrettelagt som naturområde i overensstemmelse med de

planer, Sejlklubben Prøvestenen har udarbejdet sammen med By & Havn og Hasløv & Kjærsgaard Architects I/S.

> *Der vil blive udført en stormflodssikring i form af et dige omkring KVC."* (S. 14, afsnit 2.2)

Sejlklubben Prøvestenen foreslår, at stormflodssikringen sammenbygges med den nævnte jordvold og naturområde. Derigennem opstår en sammenhæng og harmoni, der understøtter en oplevelse af natur – der måske kan strække sig ind over og forskønne KVC-anlægget.

Arbejdsareal på Prøvestenen Syd i 3 år

> *"**Prøvesten Syd**. Et område på den sydlige del af Prøvestenen vil i anlægsfasen blive inddraget som arbejdsareal i forbindelse med opfyldning syd for Prøvestensbroen, etablering af kontrol og vedligeholdelsescenteret (KVC) samt tilslutningsspor til KVC med tilhørende ramper. Det vil blive sikret, at der så hurtigt som muligt er offentlig adgang til den sydligste del af Prøvestenen i anlægsfasen. Samlet set vil der være en moderat påvirkning for de nuværende brugere af området. Udbredelsen af påvirkningen vil være begrænset til nærområdet. Intensiteten vurderes at være moderat, da anlægsfasen for KVC vurderes at være ca. 3 år"* (S. 268, afsnit 10.3)

Det virker for os uklart, om dette betyder, at anlægsaktiviteterne i forbindelse med etablering af det maritime aktivitetscenter på Prøvestenen Syd er blokeret i hele den treårige periode hvor KVC-anlægget etableres?

> *"... dele af området Prøvestenen Syd inddrages til byggeplads for KVC..."* (S. 39)

> *"Under anlægsfasen påvirkes følgende rekreative forhold: Del af området Prøvestenen Syd inddrages til byggeplads for KVC ..."* (S. 51)

> *"Det vil i anlægsperioden ikke være muligt at realisere gældende lokalplaner for de arealer, der bliver inddraget som arbejdsarealer. Herunder lokalplanlægningen for en lystbådehavn syd for Prøvestenen og lokalplanlægning for vindenergi."* (S. 558)

For at Sejlklubben Prøvestenen fortsat, i samarbejde med By & Havn og Hasløv & Kjærsgaard Architects I/S, kan fortsætte planlægningen og etableringen af det kommende maritime aktivitetscenter, har vi brug for en mere præcis vurdering af, hvilke områder der inddrages, i hvor lang tid, og med hvilken begrundelse.

Sejlklubben Prøvestenen gør opmærksom på, at vi på initiativ af Sund & Bælt deltager i *Havneforum*, et dialoginitiativ, som Sund & Bælt har skabt for alle berørte maritime aktører og havneparter, der påvirkes af den kommende Østlige Ringvej. Ambitionen er at sikre, at de rekreative maritime interesser i det kommende skitseprojekt for Østlig Ringvej (som for eksempel etablering af et aktivitetscenter med lystbådehavn) har fokus, er muligt og kan gennemføres med mindst mulig friktion mellem parterne. Dette ønsker vi ligeledes indtænkt i den kommende projektering for Metrolinie M5 og Klargøringsanlægget KVC på Prøvestenen. Vi er åbne for et dialogforum og ser intet til hinder for, at dette kan realiseres, til glæde for alle parter.

Afsluttende konklusion

Helt overordnet kan Sejlklubben Prøvestenen ikke finde plausible argumenter, som taler for en udskydelse af etablering af det maritime aktivitetscenter med lystbådehavn på Prøvestenen Syd. Den

ovennævnte rammeplan vil allerede i dag kræve ændring af den nuværende lokalplan. Det forekommer os derfor oplagt at etablere det maritime aktivitetscenter samtidigt med anlægget af KVC. Selve lystbådehavnen på Prøvestenen Syd er i dag cirka 80 % færdigt. Der mangler forsyning, jordlag og anlæggets aptering som for eksempel montering af broer og fortøjningspæle.

Med udgangspunkt i miljøkonsekvensrapporten ser vi ikke, at der er noget i vejen for, at disse arbejder kan udføres via den projekterede adgangsvej.

Sejlklubben Prøvestenen

https://sk-ps.dk

Formand Michael Toppenberg

michael.toppenberg@gmail.com

Mobil: 21 94 88 28

Svar til: Høring 64791 af: Franz-Michael S. Mellbin

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
218

INDSENDT AF
Franz-Michael S. Mellbin

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 38D, 110.th

HØRINGSSVAR

Fuld støtte til M5 med ny metrostation ved Bryggebroen. Perfetkt placering for både de faste beboere og for de mange besøgende. Islands Brygge syd lider meget under alt for dårlig offentlig transport. M5 og stationen ved Bryggebroen vil således løse et stort problem for mange beboere i området. Det vil samtidig blive en del af et naturligt trafikknudepunkt sammen med havnebussen og Bryggebroen. Den øgede gennemstrømning af besøgende vil også gøre det lettere for de små butiksdrivende i området at finde tilstrækkelig omsætning, jf. opblomstringen af småbutikker ved andre metrostationer som Marmorkirken.

Svar til: Høring 64791 af: Rebecca Kyndal

APPLICATION DATE
2. september 2024

SVARNUMMER
217

INDSENDT AF
Rebecca Kyndal

BY
København k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

I forbindelsen med metrolinje M5 foran Udsigten overbevises det at der skal passes på vores grønne bynatur, og derfor er bedste forespørgsel metro under jorden. Der er i forvejen støj 24/7 fra copenhill, så hvorfor fortjener vi mere støj?

Svar til: Høring 64791 af: Marianne Lauritsen

APPLICATION DATE
1. september 2024

SVARNUMMER
216

INDSENDT AF
Marianne Lauritsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privat

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Erik Eriksens Gade 2

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende metro M5 – Metrostation ved Bryggebroen

Høringssvaret og forslaget nedenfor møder alle de 7 hensyn, der blev præsenteret på borgermødet i KIB den 21. august 2024

Hensyn 1

Som beboer i Havnestaden er jeg meget bekymret for den byggestøj, der vil komme, i forbindelse med den påtænkte stationsplacering ved Bryggebroen. Jeg er også bekymret for de efterfølgende vibrationer fra den underjordiske banestrækning i Axel Heides Gade, når den kommer i drift. Beboerne på dette sted er mange, og har allerede nu, i mange år, været stærkt plagede af byggestøj, som dels kom fra Islands Brygges side af havnefronten ud mod Nokken, men som også stadig kommer fra de mange nye byggerier langs Vasbygade. Personligt er jeg simpelthen bange for at blive syg af støjen, da der, ifølge den nye miljøkonsekvensrapport, skal bygges på alle tider af døgnet på Axel Heides Gade.

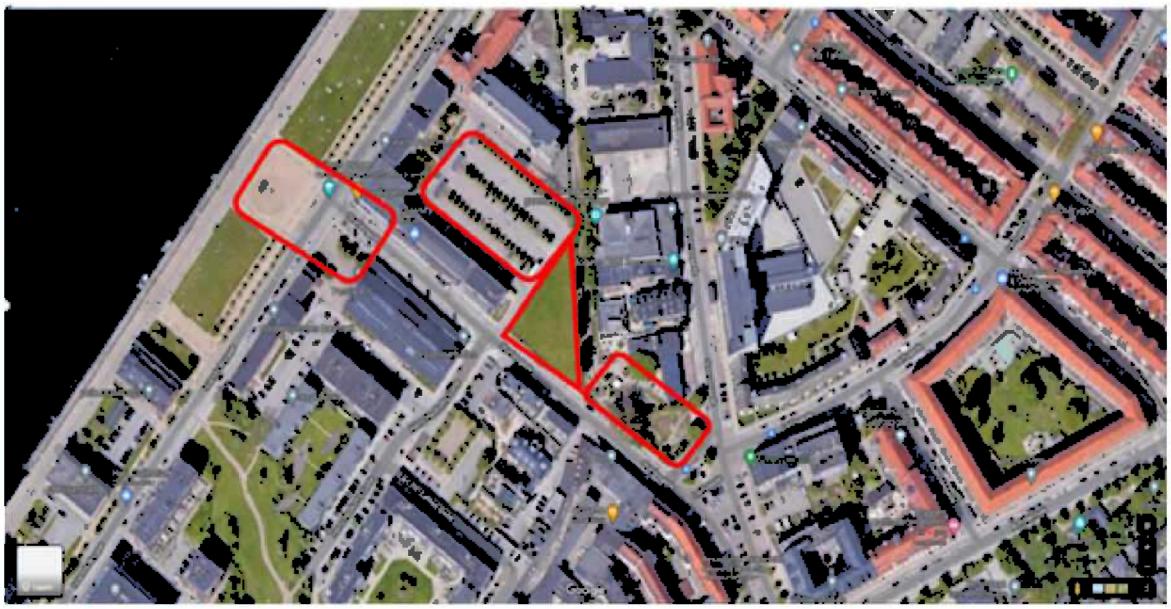
Placeringen af stationen ved Bryggebroen er således uhensigtsmæssig for dette tæt bebyggede område. Jeg foreslår i stedet en placering på Sturlasgade fra havnefronten op mod Kigkurren. Her bor der mange mennesker omkring stedet, men ikke klods op ad det. Derfor vil denne placering være mindre til gene for de lokale beboere, og stationen vil med tiden også være til gavn for de mange erhvervsdrivende i området, da der vil komme mere handel for f.eks. bagerier, caféer og vinhandel. Stedet er også præget af mange andre typer af erhverv, og en metrostation vil derfor være en stor fordel for de medarbejdere, der hver dag møder på arbejde i dette område.

Hensyn 2

Stedet, Sturlasgade ved havnefronten, har også god plads til både den kommende metrostation og den byggeplads, der skal frembringe den. Der findes f.eks. en helt tom grund og en stor, åben plads til formålet (se kortet nedenfor). I spidsbelastningsperioder vil plænerne omkring også kunne anvendes. Det foreslåede område kunne desuden godt trænge til en forskønnelse, som ville kunne tilføres området sammen med metrobyggeriet.

Hensyn 3, 4 og 5

Sturlasgade op mod Kigkurren ligger desuden tæt ved de store plæner ved havnefronten, og en metrostation på stedet vil derfor effektivt kunne afhjælpe sommerens trafikproblemer, når tusindvis af Københavnere besøger plænerne i det gode vejr. Samtidig ligger det stadig så tæt på Bryggebroen, at placeringen vil kunne koble sig til cykeltrafikken fra Bryggebroen og dermed udgøre et trafikknudepunkt.



Hensyn 6

Hverken beliggenheden ved Bryggebroen eller den forslåede alternative beliggenhed på Sturlasgade møder hensynet vedrørende det, at en metrostation i et nyt byområde vil få beboerne til at køre mindre i bil og eje færre biler. Området er allerede stærkt etableret og beboerne ejer mange biler, som giver meget trafik.

Hensyn 7

Den foreslåede forskydning af linjeføringen, de få hundrede meter mod nordøst til Sturlasgade, vil kunne forkorte den strækning, hvor der skal bores under Amager Fælled med forstyrrelse af den sårbare natur til følge. Der vil ligeledes kunne spares meget Co2. En strækning fra DR Byen til Sturlasgade vil ikke slå de sving, der er lagt op til på strækningen fra DR Byen til Bryggebroen. Denne alternative strækning vil derfor være betydeligt kortere og dermed vil forbruget af beton være mindre, da der ikke skal produceres så mange betonrør.

Afsluttende bemærkning

Som supplement til ovenstående argumentation for en alternativ placering af metrostationen er jeg ligeledes bekymret for Københavns Kommunes pengeforbrug til metrostrækninger. Der er for ganske nylig åbnet en metrostation på den anden side af Bryggebroen bag Fisketorvet. Kommunen kunne med fordel spare penge til en station ved Islands Brygge Havnefront og i stedet sørge for en direkte buslinje til Islands Brygge metrostation, som ikke findes i dag. En sådan direkte buslinje vil også være til stor fordel for de beboere i Havnestaden, der bor langs Islandsbrygge ud mod Nokken.

Med venlig hilsen

Marianne Lauritsen

MATERIALE:
hoeringssvar vedroerende metrom5 010924.pdf

Høringssvar vedrørende metro M5 – Metrostation ved Bryggebroen

Høringssvaret og forslaget nedenfor møder alle de 7 hensyn, der blev præsenteret på borgermødet i KIB den 21. august 2024

Hensyn 1

Som beboer i Havnestaden er jeg meget bekymret for den byggestøj, der vil komme, i forbindelse med den påtænkte stationsplacering ved Bryggebroen. Jeg er også bekymret for de efterfølgende vibrationer fra den underjordiske banestrækning i Axel Heides Gade, når den kommer i drift. Beboerne på dette sted er mange, og har allerede nu, i mange år, været stærkt plagede af byggestøj, som dels kom fra Islands Brygges side af havnefronten ud mod Nokken, men som også stadig kommer fra de mange nye byggerier langs Vasbygade. Personligt er jeg simpelthen bange for at blive syg af støjen, da der, ifølge den nye miljøkonsekvensrapport, skal bygges på alle tider af døgnet på Axel Heides Gade.

Placeringen af stationen ved Bryggebroen er således uhensigtsmæssig for dette tæt bebyggede område. Jeg foreslår i stedet en placering på Sturlasgade fra havnefronten op mod Kigkurren. Her bor der mange mennesker omkring stedet, men ikke klods op ad det. Derfor vil denne placering være mindre til gene for de lokale beboere, og stationen vil med tiden også være til gavn for de mange erhvervsdrivende i området, da der vil komme mere handel for f.eks. bagerier, caféer og vinhandel. Stedet er også præget af mange andre typer af erhverv, og en metrostation vil derfor være en stor fordel for de medarbejdere, der hver dag møder på arbejde i dette område.

Hensyn 2

Stedet, Sturlasgade ved havnefronten, har også god plads til både den kommende metrostation og den byggeplads, der skal frembringe den. Der findes f.eks. en helt tom grund og en stor, åben plads til formålet (se kortet nedenfor). I spidsbelastningsperioder vil plænerne omkring også kunne anvendes. Det foreslåede område kunne desuden godt trænge til en forskønnelse, som ville kunne tilføres området sammen med metrobyggeriet.

Hensyn 3, 4 og 5

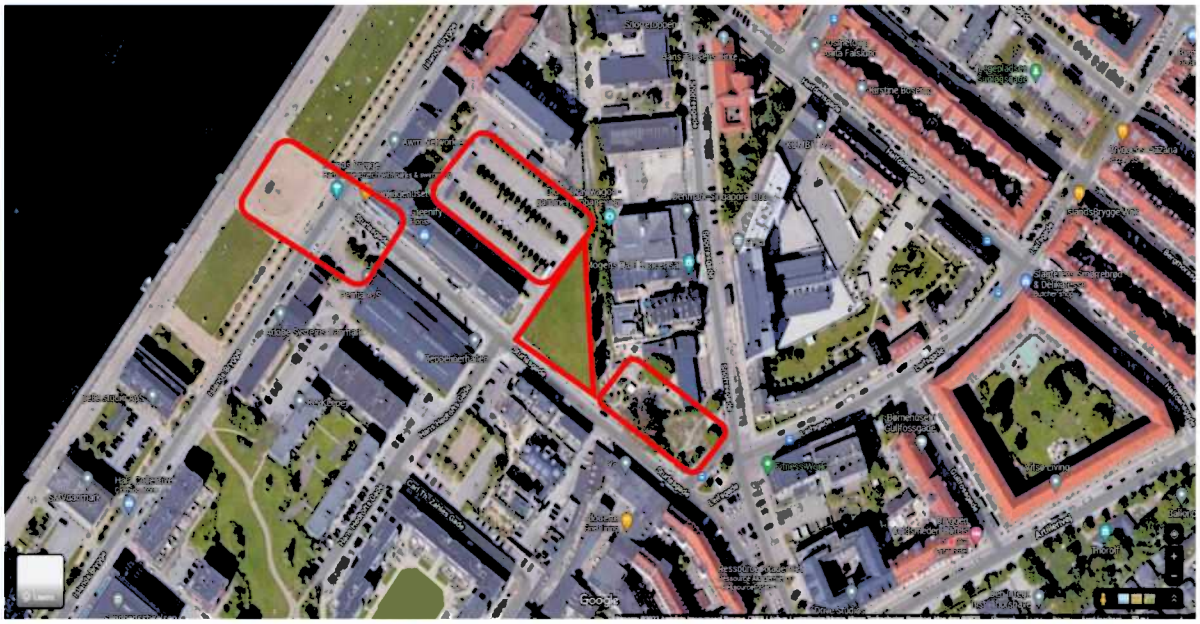
Sturlasgade op mod Kigkurren ligger desuden tæt ved de store plæner ved havnefronten, og en metrostation på stedet vil derfor effektivt kunne afhjælpe sommerens trafikproblemer, når tusindvis af Københavnere besøger plænerne i det gode vejr. Samtidig ligger det stadig så tæt på Bryggebroen, at placeringen vil kunne koble sig til cykeltrafikken fra Bryggebroen og dermed udgøre et trafikknudepunkt.

Hensyn 6

Hverken beliggenheden ved Bryggebroen eller den forslåede alternative beliggenhed på Sturlasgade møder hensynet vedrørende det, at en metrostation i et nyt byområde vil få beboerne til at køre mindre i bil og eje færre biler. Området er allerede stærkt etableret og beboerne ejer mange biler, som giver meget trafik.

Hensyn 7

Den foreslåede forskydning af linjeføringen, de få hundrede meter mod nordøst til Sturlasgade, vil kunne forkorte den strækning, hvor der skal bores under Amager Fælled med forstyrrelse af den sårbare natur til følge. Der vil ligeledes kunne spares meget Co2. En strækning fra DR Byen til Sturlasgade vil ikke slå de sving, der er lagt op til på strækningen fra DR Byen til Bryggebroen. Denne alternative strækning vil derfor være betydeligt kortere og dermed vil forbruget af beton være mindre, da der ikke skal produceres så mange betonrør.



Afsluttende bemærkning

Som supplement til ovenstående argumentation for en alternativ placering af metrostationen er jeg ligeledes bekymret for Københavns Kommunes pengeforbrug til metrostrækninger. Der er for ganske nylig åbnet en metrostation på den anden side af Bryggebroen bag Fisketorvet. Kommunen kunne med fordel spare penge til en station ved Islands Brygge Havnefront og i stedet sørge for en direkte buslinje til Islands Brygge metrostation, som ikke findes i dag. En sådan direkte buslinje vil også være til stor fordel for de beboere i Havnestaden, der bor langs Islandsbrygge ud mod Nokken.

Med venlig hilsen

Marianne Lauritsen

Svar til: Høring 64791 af: Christian Grønning

APPLICATION DATE
1. september 2024

SVARNUMMER
215

INDSENDT AF
Christian Grønning

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68

HØRINGSSVAR
Hermed fremsendes appel til de rette beslutningstagere, at metroforbindelse M5's foreslåede højbaneløsning ved Margretheholmen anlægges som tunnel. Dette handler om at træffe de rigtige langsigtede beslutninger for København samt at beskytte den nuværende natur, grønne områder og legepladser for byens børn.

3 årsager til at anlægge metroen som tunnel ved Margretheholmen:

1. Ved at vælge en højbaneløsning vil man komme til at gentage fejlene fra andre områder, hvor bydele er gennemskåret af en højbanemetro. Både metroen i Ørestad og den mellem Øresund Station og Lufthavnen har resulteret i en opsplitning af byrum og en begrænsning af adgang til de grønne områder. Disse projekter har vist os, at en ureflekteret placering af infrastruktur kan få alvorlige konsekvenser for byens kvalitet. En tunnel løsning vil bedre imødekomme kommunens egen prioritering af grøn bynatur i samspil med klimavenlig transport.
2. Selvom målsætningen om at halvere CO2-udledningen på den nye metrolinje er prisværdig, er forskellen i årlig CO2-udledning mellem en højbane og en tunnel forholdsvis lille sammenlignet med projektets samlede klimaaftryk. Det er værd at bemærke, at en af de største potentielle CO2-besparelser kan findes ved at udelade afgreningskammeret til en Malmømetro, da dette projekt endnu ikke er endeligt besluttet. Derudover vil anlæggelse af en tunnel i højere grad beskytte det lokale dyreliv samt flora, da indgrebet vil være signifikant mindre med en tunnel sammenlignet med en højbane.
3. En løsning med en højbane vil ødelægge vores unikke grønne områder ved Margretheholm og vores nærmiljø herunder forbindelsen til Margretheholm Havn. Disse elementer er afgørende for at opretholde Margretheholms attraktivitet for

byens borgere bl.a. børnefamilierne, og bidrager til at holde dem i København. Som det fremgår af Københavns Kommunes egen Kommuneplanstrategi 2023, er "grøn bynatur" blevet udpeget som den allerhøjeste prioritet blandt kommunens borgere. Dette understreges af en spørgeskemaundersøgelse foretaget i kommunens borgerpanel. Når kommunen nu overvejer udbygningen af metroen på Margretheholm, er det derfor afgørende, at man handler i overensstemmelse med borgernes ønsker og prioriterer bevarelsen af vores grønne områder. At ødelægge en så stor del af Margretheholms grønne "hjerte" står i direkte modstrid med kommunens egen strategi og borgernes klare udtryk for, hvad der er vigtigt for dem.

Anlæg af udvidelse af metroen i København er fremtiden - konklusionen er dog, at den skal graves ned som tunnel for at have den rette effekt for miljø og beboer ved Margretheholmen. Lad os alle tage ansvar.

Svar til: Høring 64791 af: Monica Grønning

APPLICATION DATE
1. september 2024

SVARNUMMER
214

INDSENDT AF
Monica Grønning

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68, 6th

HØRINGSSVAR
Hermed fremsendes min største appel til de rette beslutningstagere, at metroforbindelse M5's foreslåede højbaneløsning ved Margretheholmen anlægges som tunnel. Dette handler om at træffe de rigtige langsigtede beslutninger for vort København for fortsat at være en attraktiv metropol fremfor at opnå kortsigtede mål, der ikke er optimale.

3 årsager til at anlægge metroen som tunnel ved Margretheholmen:

1. Ved at vælge en højbaneløsning vil man komme til at gentage fejlene fra andre områder, hvor bydele er gennemskåret af en højbanemetro. Både metroen i Ørestad og den mellem Øresund Station og Lufthavnen har resulteret i en opsplitning af byrum og en begrænsning af adgang til de grønne områder. Disse projekter har vist os, at en ureflekteret placering af infrastruktur kan få alvorlige konsekvenser for byens kvalitet. En tunnel løsning vil bedre imødekomme kommunens egen prioritering af grøn bynatur i samspil med klimavenlig transport.
2. Selvom målsætningen om at halvere CO2-udledningen på den nye metrolinje er prisværdig, er forskellen i årlig CO2-udledning mellem en højbane og en tunnel forholdsvis lille sammenlignet med projektets samlede klimaaftryk. Det er værd at bemærke, at en af de største potentielle CO2-besparelser kan findes ved at udelade afgreningskammeret til en Malmømetro, da dette projekt endnu ikke er endeligt besluttet. Derudover vil anlæggelse af en tunnel i højere grad beskytte det lokale dyreliv samt flora, da indgrebet vil være signifikant mindre med en tunnel sammenlignet med en højbane.
3. En løsning med en højbane vil ødelægge vores unikke grønne områder ved Margretheholm og vores nærmiljø herunder forbindelsen til Margretheholm Havn.

Disse elementer er afgørende for at opretholde Margretheholms attraktivitet for byens borgere bl.a. børnefamilierne, og bidrager til at holde dem i København. Som det fremgår af Københavns Kommunes egen Kommuneplanstrategi 2023, er "grøn bynatur" blevet udpeget som den allerhøjeste prioritet blandt kommunens borgere. Dette understreges af en spørgeskemaundersøgelse foretaget i kommunens borgerpanel. Når kommunen nu overvejer udbygningen af metroen på Margretheholm, er det derfor afgørende, at man handler i overensstemmelse med borgernes ønsker og prioriterer bevarelsen af vores grønne områder. At ødelægge en så stor del af Margretheholms grønne "hjerte" står i direkte modstrid med kommunens egen strategi og borgernes klare udtryk for, hvad der er vigtigt for dem.

Anlæg af udvidelse af metroen i København er fremtiden - konklusionen er dog, at den skal graves ned som tunnel for at have den rette effekt for miljø og beboer ved Margretheholmen. Lad os alle tage ansvar.

Svar til: Høring 64791 af: Signe Sørensen

APPLICATION DATE
31. august 2024

SVARNUMMER
213

INDSENDT AF
Signe Sørensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej, 64

HØRINGSSVAR
Høringssvar, Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Kære beslutningstagere,
der står i afgrænsningsudtalelsen, at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. skal vurdere følgende:

- kumulative påvirkninger fra relevante eksisterende og godkendte samt så vidt muligt projekter under planlægning (afgrænsningsnotatets kapitel 4.3)
- den miljømæssige påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed, herunder ved en evt. reducering af rekreative arealer på Prøvestenen (afgrænsningsnotatets kapitel 4.3 og 6.2)

Især kravet om vurdering af kumulative påvirkninger, som gentages i indledningen til Miljøkonsekvensrapporten (s. 5), vil jeg have fokus på i dette svar. Påvirkningen af befolkningens sundhed er et andet fokuspunkt, som også hænger naturligt sammen med de kumulative effekter af de adskillige byudviklingsprojekter planlagt omkring Refshaleøen/Margretheholmen/Prøvestenen.

Jeg bor I Udsigten sammen med tusindvis af andre boligejere og -lejere, som ville få M5 fræset gennem baghaven og nattesøvnen ødelagt for bestandigt, hvis højbaneløsningen vælges. Højbaneløsningen er forfærdelig på Amager, men ville være endnu værre her:

- På Amager føres højbanen generelt igennem områder, hvor der er mere plads til den. For den vestlige gren af Amager-metroen gælder det for eksempel, at den afskærer de stakkels naboer fra Amager Fælled, men når man har krydset den kommer man da trods alt ud til et ganske stort naturområde, som stadig kan nydes. Amager Fælled er stor nok til, at man kan komme langt nok væk fra metroen til at slippe for at høre og se den. Dette gælder ikke området bag Udsigten. Her vil en højbanemetro fuldstændig dominere området. Det grønne område bag ved Udsigten er ganske lille. En hyggelig, lille stribe grønt mellem bygningen og havet, som vil være endegyldigt tabt, hvis der går en højbane gennem området. Det vil aldrig nogensinde blive det samme. Det er fuldstændig ligegyldigt, om der plantes lidt græs og træer igen. Det vil blot være græs og træer, der danner kulisse for metroen. Man vil altid være i dens skygge og høre den konstant. Man vil kunne komme højst 30-50 meter væk fra metroens betongrå tristesse i hver retning. Det vil gøre et område, der pt. er fyldt med liv året rundt, til en tom, udtryksløs

græsplæne præget af betonsøjler og trafikstøj.

I det hele taget vil højbaneløsningen smadre uerstatteligt liv og livskvalitet. Det bedste og mest givende byliv er det, der opstår organisk. Bylivet på Margretheholm er drevet af os beboere. Vi har boldbaner, vildt bevoksede områder til insekter, bistader, bålsteder, saunaklub, både- og badebro, brombærkrat galore, blomster og smukt vedligeholdte småhaver, terrasser og altaner, børneleg og rollespilsklubber, loppemarkeder og torvedage, middagsklubber mm. Denne type byliv er ekstremt attraktivt og opstår spontant. hvor der er grobund. Kulturen er unik og kan ikke genskabes kunstigt. Det er sådan noget, der holder på børnefamilier, som ellers ville flytte ud. Det er sådan noget, turister betages af og husker, når de går gennem området på vej fra Copenhill til Reffen. Og idet metroen i højbaneform fuldstændig vil udelukke brug af området under den årelange anlægsfase, og derefter i driftsfasen vil reducere området til en rigid og gold nyanlagt græsplæne, som man kun kan udholde ophold på i kort tid takket være synes og lyden af metroen, vil dette spontant opståede byliv aldrig komme igen. Der vil måske blive spillet lidt fodbold, og hundeluftere vil skynde sig under de grå betonsøjler på deres tur. Det er dét. Se på metroen ved Field's, hvor der ellers er en jævn trafik af mennesker takket være boliger, arbejdspladser og Field's. Absolut ingen opholder sig under eller i nærheden af metroen. Hvis det havde været det mindste hyggeligt, ville det have været oplagt at tage en snak med vennerne eller en kop kaffe på vej til eller fra metroen, da så mange alligevel skal under metroen hver dag, men det er det ikke. Metroen er så lidt hyggelig, at folk skynder sig væk fra den, og kun et skybrud kan få dem til at gøre ophold under banen. Det vil være det samme bag Margretheholmen, hvorfor området vil blive til en tom græsplæne fyldt med betonsøjler og trafikstøj.

Det er en tragedie at man overhovedet kan overveje dette i en tid, hvor jeg troede, vi alle havde opdaget, at natur og et stimulerende byliv er alfa og omega for velfungerende byområder. Hvis boligerne på det nye Lynetteholm skal sælges til høje priser, nytter det ikke noget bare at bygge en kopi af alle andre nye boligområder i København. Lynetteholm-boligerne kommer ikke til at ligge bedre ift. byen og havet, end Papirøen, Sydhavnen og de mange dele af Amager der også bebygges heftigt gør. Men Lynetteholmen kan ligge tæt ved et blomstrende lokalliv samt en super hyggelig lystbådehavn fyldt med passionerede brugere, hvis bare I beslutningstagere ikke ødelægger det fra start ved at smadre det lokale liv med en højbanemetro.

At investere i en tunnelløsning er en investering, der vil komme tilbage mangefold i form af højere ejendomsværdi både for de allerede bebyggede områder og de kommende på Refshaleøen, Lynetteholmen og Kløverparken. Omvendt vil en højbanemetro helt sikkert føre til beboerflugt fra Margretheholmen, hvilket vil udhule det lokale boligmarked.

Højbaneløsningen vil nemlig blive sidste dråbe i et bæger, som allerede tegner til at blive overfyldt, takket være de mange udviklingsplaner for området i det hele taget, som Miljøkonsekvensrapporten tilsyneladende fuldstændigt overser:

- Det står i Miljøkonsekvensrapporten på s. 21 at "Ca. 25.000 m² af det grønne friareal på Margretheholm vil blive inddraget til byggeplads for højbanen, og stierne gennem området vil være afspærret i anlægsfasen. Påvirkningen af det grønne friareal vurderes at være moderat, da der er andre nærrekreative arealer i lokalområdet."
- Dette er en helt fejlagtig vurdering, der simpelthen bør trækkes tilbage, da den tydeligvis ikke tager højde for de kumulative påvirkninger af de mange projekter i området, oven i at den også dybt undervurderer områdets unikke værdi.
- For det første findes der slet ikke nogle nærrekreative arealer af tilsvarende karakter og værdi. Området bag udsigten er unikt. Det er det eneste større, grønne område med mulighed for adskillige aktiviteter, der ligger ud til vandet. Der findes grønne områder på Refshaleøen ud til

vandet, men de har ikke samme brugsmuligheder, man kan f.eks. ikke spille fodbold, gemme sig i buske og træer, lave lejrbål og plukke brombær.
- For det andet, de andre nærrekreative områder - som altså i forvejen har lavere kvalitet eller er mindre brugbare end området bag Udsigten - bliver også inddraget helt eller delvist til diverse byudviklingsprojekter. Se f.eks. den kommende udvidelse af Refshalevej, samt al byudviklingen på Refshaleøen. Disse projekter vil gå ud over de andre nærrekreative områder, vi i området har. Samtidig vil der også blive anlagt en børnehave og et botilbud lige på den anden side af Udsigten. Dermed ville Udsigten samt rækkehus-beboerne blive fuldstændig indhegnet og omgivet af forskellige anlægsprojekter, hvis man samtidig også vælger højbaneløsningen og laver området bag Udsigten til en byggeplads. Hvilke nærrekreative områder er det da, vi skal søge hen mod for at undslippe et årtis tid med støv, støj og forurening til alle sider?
- Så nej, det grønne område bag Udsigten kan ikke undværes eller erstattes af andre områder. Tværtimod vil området bag Udsigten være det eneste reelle nærrekreative område i en længere årrække, hvis det får lov til at overleve; en oase, hvor de hårdt pressede beboere herude kan undslippe påvirkningen fra de adskillige andre anlægsprojekter i området og få tiltrængt ro og natur. Et åndehul, skærmet af Udsigten, som vil tage det meste støj, støv og udsyn til andre anlægsprojekter. Området bag Margretheholmen vil altså blive endnu mere unikt og afgørende for befolkningens sundhed og velvære i de kommende år, og effekten af at dræbe området er på ingen måde moderat, den er katastrofal.

Og hvad venter så os beboere bagefter, hvis vi får en højbane og mod forventning skulle finde på at blive under anlægsfasen i stedet for at flygte ud af byen? Med en højbaneløsning vil vi skulle leve med en ødelagt udsigt og stort set konstant trafikstøj. Grænseværdier betyder ikke noget i den virkelige verden; alle, der har stået indendørs i DRs koncerthus og hørt metroen køre forbi udenfor (på trods af, at metroen her er længere væk, end den vil være fra Udsigtens soveværelser) ved, hvor meget sådan en højbanemetro larmer. Der skrives i Miljøkonsekvensrapporten at støjen fra en højbanemetro vil blive søgt begrænset med en støjskærm (s. 18); men det er da en "løsning" man helst er foruden; det betyder bare at den øjebæ, metroen vil være, bliver højere, så alle beboere i de lavere af Udsigtens etager vil få frataget mere havudsigt, mens beboerne på de højere etage ikke vil få god effekt af skærmen alligevel, da støjen vil komme op til dem, medmindre støjskærmen tænkes bygget op i 7. sals højde? Altså kan Udsigtens beboere vælge mellem at se direkte ind i en grim højbanemetro og leve med moderat støj, eller se over en grim højbanemetro og leve med intens støj. Sikke en løsning.

Jeg vil afslutte med at påpege, at "formålet med denne miljøkonsekvensrapport er at vurdere de miljømæssige virkninger af M5 i anlægs og driftsfasen, så man på et tidligt tidspunkt har mulighed for at miljøoptimere projektet og derved undgå eller mindske væsentlige negative virkninger," ifølge Miljøkonsekvensrapportens s. 10.

Miljøkonsekvensrapporten, på trods af dens mangler, afdækker tydeligt de markant værre negative påvirkninger ved en højbaneløsning end ved en tunnelløsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen. Det er så galt, at da jeg til et online borgerinformationsmøde spurgte ind til, hvorfor højbaneløsningen fylder så meget mere end tunnelløsningen i rapporten, blev jeg meddelt, at det måtte skyldes, at der er mange flere konsekvenser at beskrive for en højbaneløsning end en tunnelløsning.

Så det er hævet over enhver tvivl for et almindeligt rationelt menneske og oven i købet belyst i en 600-siders rapport, at de negative konsekvenser naturligvis er enormt meget større ved en højbaneløsning end en tunnelløsning. Heldigvis er de negative påvirkninger nemme at minimere; bare vælg tunnelløsningen.

At vælge højbaneløsningen på trods af de klare beviser på, at det ville ødelægge nærmiljøet for både dyr og mennesker både under anlægsfasen og under driftsfasen, vil vise med al tydelighed, at hele denne proces med en Miljøkonsekvensrapport her været en farce, der blot skulle opføres for at tilfredsstille lovkrav til processen. At vælge en højbaneløsning vil svare til at rive Miljøkonsekvensrapporten midt over, og meddele, at det da bare var for syns skyld, at man lavede den. En beslutning om at bruge højbane ville ikke være baseret på hensyn til andet end et overfladisk regnestykke, der end ikke magter at tage højde for den lavere værdi, hele området inkl. det nybyggede Lynetteholm, vil få med en højbaneløsning.

Jeg håber, at I beviser, at København stadig skal være et godt eksempel på byplanlægning globalt set i stedet for at blive en skræmmehistorie.

Mvh. Signe Sørensen

MATERIALE:
hoeringssvar m5 signe soerensen.pdf

Høringssvar, Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Kære beslutningstagere,

der står i afgrænsningsudtalelsen, at Miljøkonsekvensrapporten bl.a. skal vurdere følgende:

- kumulative påvirkninger fra relevante eksisterende og godkendte samt så vidt muligt projekter under planlægning (afgrænsningsnotatets kapitel 4.3)
- den miljømæssige påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed, herunder ved en evt. reducering af rekreative arealer på Prøvestenen (afgrænsningsnotatets kapitel 4.3 og 6.2)

Især kravet om vurdering af kumulative påvirkninger, som gentages i indledningen til Miljøkonsekvensrapporten (s. 5), vil jeg have fokus på i dette svar. Påvirkningen af befolkningens sundhed er et andet fokuspunkt, som også hænger naturligt sammen med de kumulative effekter af de adskillige byudviklingsprojekter planlagt omkring Refshaleøen/Margretheholmen/Prøvestenen.

Jeg bor I Udsigten sammen med tusindvis af andre boligejere og -lejere, som ville få M5 fræset gennem baghaven og nattesøvnen ødelagt for bestandigt, hvis højbaneløsningen vælges. Højbaneløsningen er forfærdelig på Amager, men ville være endnu værre her:

- **På Amager føres højbanen generelt igennem områder, hvor der er mere plads til den.** For den vestlige gren af Amager-metroen gælder det for eksempel, at den afskærer de stakkels naboer fra Amager Fælled, men når man har krydset den kommer man da trods alt ud til et ganske stort naturområde, som stadig kan nydes. Amager Fælled er stor nok til, at man kan komme langt nok væk fra metroen til at slippe for at høre og se den. Dette gælder ikke området bag Udsigten. Her vil en højbanemetro fuldstændig dominere området. Det grønne område bag ved Udsigten er ganske lille. En hyggelig, lille stribe grønt mellem bygningen og havet, som vil være endegyldigt tabt, hvis der går en højbane gennem området. Det vil aldrig nogensinde blive det samme. Det er fuldstændig ligegyldigt, om der plantes lidt græs og træer igen. Det vil blot være græs og træer, der danner kulisse for metroen. Man vil altid være i dens skygge og høre den konstant. Man vil kunne komme højst 30-50 meter væk fra metroens betongrå tristesse i hver retning. Det vil gøre et område, der pt. er fyldt med liv året rundt, til en tom, udtryksløs græsplæne præget af betonsøjler og trafikstøj.

I det hele taget vil højbaneløsningen smadre uerstatteligt liv og livskvalitet. Det bedste og mest givende byliv er det, der opstår organisk. Bylivet på Margretheholm er drevet af os beboere. Vi har boldbaner, vildt bevoksede områder til insekter, bistader, bålsteder, saunaklub, både- og badebro, brombærkrat galore, blomster og smukt vedligeholdte småhaver, terrasser og altaner, børneleg og rollespilsklubber, loppemarkeder og torvedage, middagsklubber mm. Denne type byliv er ekstremt attraktivt og opstår spontant. hvor der er grobund. Kulturen er unik og kan ikke genskabes kunstigt. Det er sådan noget, der holder på børnefamilier, som ellers ville flytte ud. Det er sådan noget, turister betages af og husker, når de går gennem området på vej fra Copenhill til Reffen. Og idet metroen i højbaneform

fuldstændig vil udelukke brug af området under den årelange anlægsfase, og derefter i driftsfasen vil reducere området til en rigid og gold nyanlagt græsplæne, som man kun kan udholde ophold på i kort tid takket være synes og lyden af metroen, vil dette spontant opståede byliv aldrig komme igen. Der vil måske blive spillet lidt fodbold, og hundeluftere vil skynde sig under de grå betonsøjler på deres tur. Det er det. Se på metroen ved Field's, hvor der ellers er en jævn trafik af mennesker takket være boliger, arbejdspladser og Field's. Absolut ingen opholder sig under eller i nærheden af metroen. Hvis det havde været det mindste hyggeligt, ville det have været oplagt at tage en snak med vennerne eller en kop kaffe på vej til eller fra metroen, da så mange alligevel skal under metroen hver dag, men det er det ikke. Metroen er så lidt hyggelig, at folk skynder sig væk fra den, og kun et skybrud kan få dem til at gøre ophold under banen. Det vil være det samme bag Margretheholmen, hvorfor området vil blive til en tom græsplæne fyldt med betonsøjler og trafikstøj.

Det er en tragedie at man overhovedet kan overveje dette i en tid, hvor jeg troede, vi alle havde opdaget, at natur og et stimulerende byliv er alfa og omega for velfungerende byområder. Hvis boligerne på det nye Lynetteholm skal sælges til høje priser, nytter det ikke noget bare at bygge en kopi af alle andre nye boligområder i København. Lynetteholm-boligerne kommer ikke til at ligge bedre ift. byen og havet, end Papirøen, Sydhavnen og de mange dele af Amager der også bebygges heftigt gør. Men Lynetteholmen kan ligge tæt ved et blomstrende lokalliv samt en super hyggelig lystbådehavn fyldt med passionerede brugere, hvis bare I beslutningstagere ikke ødelægger det fra start ved at smadre det lokale liv med en højbanemetro.

At investere i en tunnelløsning er en investering, der vil komme tilbage mangefold i form af højere ejendomsværdi både for de allerede bebyggede områder og de kommende på Refshaleøen, Lynetteholmen og Kløverparken. Omvendt vil en højbanemetro helt sikkert føre til beboerflugt fra Margretheholmen, hvilket vil udhule det lokale boligmarked.

Højbaneløsningen vil nemlig blive sidste dråbe i et bæger, som allerede tegner til at blive overfyldt, takket være de mange udviklingsplaner for området i det hele taget, som Miljøkonsekvensrapporten tilsyneladende fuldstændigt overser:

- Det står i Miljøkonsekvensrapporten på s. 21 at "Ca. 25.000 m² af det grønne friareal på Margretheholm vil blive inddraget til byggeplads for højbanen, og stierne gennem området vil være afspærret i anlægsfasen. Påvirkningen af det grønne friareal vurderes at være moderat, da der er andre nærrekreative arealer i lokalområdet."
- **Dette er en helt fejlagtig vurdering, der simpelthen bør trækkes tilbage, da den tydeligvis ikke tager højde for de kumulative påvirkninger af de mange projekter i området, oven i at den også dybt undervurderer områdets unikke værdi.**
- For det første findes der slet ikke nogle nærrekreative arealer af tilsvarende karakter og værdi. Området bag udsigten er unikt. Det er det eneste større, grønne område med mulighed for adskillige aktiviteter, der ligger ud til vandet. Der findes grønne områder på Refshaleøen ud til vandet, men de har ikke samme brugsmuligheder, man kan f.eks. ikke spille fodbold, gemme sig i buske og træer, lave lejrbål og plukke brombær.

- For det andet, de andre nærrekreative områder - som altså i forvejen har lavere kvalitet eller er mindre brugbare end området bag Udsigten - bliver også inddraget helt eller delvist til diverse byudviklingsprojekter. Se f.eks. den kommende udvidelse af Refshalevej, samt al byudviklingen på Refshaleøen. Disse projekter vil gå ud over de andre nærrekreative områder, vi i området har. Samtidig vil der også blive anlagt en børnehave og et botilbud lige på den anden side af Udsigten. Dermed ville Udsigten samt rækkehus-beboerne blive fuldstændig indhegnet og omgivet af forskellige anlægsprojekter, hvis man samtidig også vælger højbaneløsningen og laver området bag Udsigten til en byggeplads. Hvilke nærrekreative områder er det da, vi skal søge hen mod for at undslippe et årtis tid med støv, støj og forurening til alle sider?
- **Så nej, det grønne område bag Udsigten kan ikke undværes eller erstattes af andre områder. Tværtimod vil området bag Udsigten være det eneste reelle nærrekreative område i en længere årrække, hvis det får lov til at overleve; en oase, hvor de hårdt pressede beboere herude kan undslippe påvirkningen fra de adskillige andre anlægsprojekter i området og få tiltrængt ro og natur.** Et åndehul, skærmet af Udsigten, som vil tage det meste støj, støv og udsyn til andre anlægsprojekter. Området bag Margretheholmen vil altså blive endnu mere unikt og afgørende for befolkningens sundhed og velvære i de kommende år, og effekten af at dræbe området er på ingen måde moderat, den er katastrofal.

Og hvad venter så os beboere bagefter, hvis vi mod forventning skulle finde på at blive under anlægsfasen i stedet for at flygte ud af byen? Med en højbaneløsning vil vi skulle leve med en ødelagt udsigt og stort set konstant trafikstøj. Grænseværdier betyder ikke noget i den virkelige verden; alle, der har stået indendørs i DRs koncerthus og hørt metroen køre forbi udenfor (på trods af, at metroen her er længere væk, end den vil være fra Udsigtens soveværelser) ved, hvor meget sådan en højbanemetro larmer. Der skrives i Miljøkonsekvensrapporten at støjen fra en højbanemetro vil blive søgt begrænset med en støjskærm (s. 18); men det er da en "løsning" man helst er foruden; det betyder bare at den øjebæ, metroen vil være, bliver højere, så alle beboere i de lavere af Udsigtens etager vil få frataget mere havudsigt, mens beboerne på de højere etage ikke vil få god effekt af skærmen alligevel, da støjen vil komme op til dem, medmindre støjskærmen tænkes bygget op i 7. sals højde? Altså kan Udsigtens beboere vælge mellem at se direkte ind i en grim højbanemetro og leve med moderat støj, eller se over en grim højbanemetro og leve med intens støj. Sikke en løsning.

Jeg vil afslutte med at påpege, at "formålet med denne miljøkonsekvensrapport er at vurdere de miljømæssige virkninger af M5 i anlægs og driftsfasen, så man på et tidligt tidspunkt har mulighed for at miljøoptimere projektet og derved undgå eller mindske væsentlige negative virkninger," ifølge Miljøkonsekvensrapportens s. 10.

Miljøkonsekvensrapporten, på trods af dens mangler, afdækker tydeligt de markant værre negative påvirkninger ved en højbaneløsning end ved en tunnelløsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen. Det er så galt, at da jeg til et online borgerinformationsmøde spurgte ind til, hvorfor højbaneløsningen fylder så meget mere end tunnelløsningen i rapporten, blev jeg meddelt, at det måtte skyldes, at der er mange flere konsekvenser at beskrive for en højbaneløsning end en tunnelløsning.

Så det er hævet over enhver tvivl for et almindeligt rationelt menneske og oven i købet belyst i en 600-siders rapport, at de negative konsekvenser naturligvis er enormt meget større ved en højbaneløsning end en tunnelløsning. Heldigvis er de negative påvirkninger nemme at minimere; bare vælg tunnelløsningen.

At vælge højbaneløsningen på trods af de klare beviser på, at det ville ødelægge nærmiljøet for både dyr og mennesker både under anlægsfasen og under driftsfasen, vil vise med al tydelighed, at hele denne proces med en Miljøkonsekvensrapport her været en farce, der blot skulle opføres for at tilfredsstille lovkrav til processen. At vælge en højbaneløsning vil svare til at rive Miljøkonsekvensrapporten midt over, og meddele, at det da bare var for syns skyld, at man lavede den. En beslutning om at bruge højbane ville ikke være baseret på hensyn til andet end et overfladisk regnestykke, der end ikke magter at tage højde for den lavere værdi, hele området inkl. det nybyggede Lynetteholm vil få med en højbaneløsning.

Jeg håber, at I beviser, at København stadig skal være et godt eksempel på byplanlægning globalt set i stedet for at blive en skræmmehistorie.

Mvh. Signe Sørensen

Svar til: Høring 64791 af: Tine Munch Pedersen

APPLICATION DATE
31. august 2024

SVARNUMMER
212

INDSENDT AF
Tine Munch Pedersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68, 1 th

HØRINGSSVAR

Jeg har oploadet høringssvar i PDF.

MATERIALE:
hoeringssvar m5.pdf

Høringssvar – miljøkonsekvensrapport M5

Ingen tvivl om, at metro i byen er rigtig godt. Vi kommer hurtigt rundt, og vejene bliver aflastet. Så jeg hilser mere metro velkommen. Men i beboede og bevaringsværdige områder bør metroen løbe under jorden.

I miljøkonsekvensundersøgelsen er der bragt mange aspekter frem i forhold til muligheden for en højbane hen over Lynettehavnen og Margretheholm, men der er nogle aspekter, som mangler, og der er nogle, som jeg mener bør uddybes mere for at skabe det fulde billede. Jeg er beboer på Margretheholmen, hvor man overvejer at skære vores grønne område igennem og blokere havnen med en højbane, og derfor er jeg en meget nær interessent i projektet med kendskab på nært hold til vores nærområde, som bør tages med i betragtning.

Sundhedsmæssige konsekvenser

1. Indskrænkede muligheder for fysisk udfoldelse i byen

Margretheholmen tilbyder plads til, at familier, venner og nye bekendtskaber kan samles planlagt eller impulsivt til træning og boldspil. Det areal, hvor en højbane ville skulle etableres, bruges i dag til følgende og måske flere fysiske aktiviteter, som fremmer sundheden, og som jeg har observeret fra mit vindue.

- Rollespilsklub for børn hver uge
- Kongespil og andre udendørs, sociale spil, når folk holder komsammen og polterabend
- Arrangeret fodboldtræning for børn
- Impulsive møder mellem børn, som spiller fodbold
- Udendørs træningssessioner for voksne med vægte og konditionstræning på faste hold flere gange ugentligt
- Meditationssessioner
- Yogasessioner
- Løbetræning
- Blomsterplukning
- Hundeluftning
- Arrangerede og impulsive fodboldkampe i familier, på tværs af generationer og nationaliteter.

Meget af alt dette foregår i weekenden og om aftenen, hvor metro-projektets miljøundersøgere med al sandsynlighed ikke har været til stede. Området benyttes selvfølgelig af beboerne på Margretheholm, men mange kommer også fra andre steder for at gøre brug af mulighederne og deltage i aktiviteter.

Og når rapporten siger, at konsekvenserne ikke anses for store, fordi der er andre grønne områder i nærheden, er det forkert, idet disse andre grønne områder også er i brug og ikke kan rumme de nævne aktiviteter samtidig.

Dette billede er fra en weekend i august, og viser et typisk eksempel på brug af området, hvor der påtænkes højbane:



2. Øget mental usundhed som følge af støj

Margretheholm og omegn er i forvejen plaget af støj i absurd grad pga. Københavns Kommunes meget løse regler for støj på Refshaleøen. Vi lægger i disse år som noget nyt i forhold til, da jeg flyttede hertil for ca. 10 år siden, øre og nattesøvn til et stort antal af festivaler på Refshaleøen, som i meget svingende grad tager hensyn til os naboer i forhold til støj. Hvis ikke beslutningstagerne er klar over omfanget af generne, vil jeg opfordre til at tjekke indberetningerne hos kommunens støjvagt for at vurdere den støj, vi i forvejen er udsat for fra de mange arrangementer med virkelig høj musik på Refshaleøen. Dette i forvejen meget høje støjniveau er ikke med i miljøkonsekvensrapporten, men er en vigtig faktor. Det er alment anerkendt, at støj og dårlig nattesøvn kan føre til stress og andre mentale sygdomme.

Konsekvenser for biodiversitet og truede arter
Grundejerforeningen har bevidst udlagt ca. halvdelen af det pågældende græsområde til "Vild med vilje" for at fremme biodiversiteten. Her lever mange planter og dyr, fx bier i de mange vilde blomster. Med kendskabet til biernes betydning i økosystemet og fødevareforsyningen er det en bevægelse i den forkerte retning at ødelægge et af deres få levesteder i København. Miljøkonsekvensrapporten nævner ved en søgning i dokumentet ikke ødelæggelse af biernes fødekilder.

I skov-området mellem Margretheholm og Amagerforbrændingen, hvor en højbane ville skulle etableres, lever der desuden flagermus, og ifølge Naturstyrelsens hjemmeside er det ulovligt at ødelægge deres yngle-og rasteområder. Rapporten beskriver, at man vil skulle etablere alternative bosteder for flagermusene, men det ændrer vel ikke på, at det er ulovligt at ødelægge deres eksisterende habitat, og der er ingen garanti for, at flagermusene vil slå sig ned i alternative boliger. Derudover er træerne gamle og smukke og bolig for fugle og insekter.

Konsekvenser for fritid og frivilligt arbejde
Ødelæggelse af Lynettesejlklubbens faciliteter uden konkrete planer for overlevelse af børnesejlads og

bådpladser er også alvorligt ved valg af en højbane over Margretheholm. Både fritidsaktiviteter for børn og unge og bådepladser er ressourcer, som der i forvejen ikke er nok af i København.
Derudover er det store frivillige arbejde, som har ført til en sejlklub, der har været velfungerende gennem mange år, og som har været venlige og velvillige naboer til nybyggeri og støjende festivaler, i risiko for at blive ødelagt. Lynettesejlklubben er en københavnsk perle af frivillighed, havnemiljø og en mangfoldighed af bådtyper, som man ikke ser mange andre steder, og som giver sejlerne, naboerne og besøgende stor glæde.

Konsekvenser for det demokratiske miljø

I processen omkring etablering af Lynetteholmen har der været en utrolig arrogance fra statens, kommunens og By og Havns side i forhold til den modstand, som de fleste københavnere har mod projektet. Beslutningen om Lynetteholmen blev taget forhastet, og mange borgere i byen har en opfattelse af, at høringer og borgermøder har været ren ren pro forma og alt for sene i forhold til, at beslutningerne allerede var taget. Det giver mening at tage borgernes opfattelse af deres demokratiske muligheder med i en miljøundersøgelse. Hvis der igen bliver taget store beslutninger om byens udvikling uden reelt at lytte til borgernes holdninger, vil det demokratiske miljø i København blive skadet endnu engang, og det kan medføre mere politikerlede og opgivenhed i forhold til at engagere sig som borger. Bebyggelsen af Amager Fælled kan her også nævnes som et eksempel på et projekt med massiv borgermodstand, og hvor politikerne virker til ikke at være interesserede i borgernes holdninger.

Så tag venligst alle disse ting med i betragtningen og **ødelæg ikke** værdifuld natur, biodiversitet, fysiske udfoldelsesmuligheder og troen på, at politikerne kerer sig om borgenes holdninger og behov ved at etablere en højbane over Margretheholmen og Lynettehavnen.

Tine Munch Pedersen

Svar til: Høring 64791 af: Line Landis Gustavsen

APPLICATION DATE
30. august 2024

SVARNUMMER
211

INDSENDT AF
Line Landis Gustavsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 30

HØRINGSSVAR

Jeg skriver som beboer på Margretheholmen, for at udtrykke bekymring for planerne om ikke at nedlægge metroen under jorden. Der er så sparsom natur i København i forvejen, at den der er tilbage bør bevares. Det er der mange årsager til, både ift. klimaet og ift. det mentale helbred.

Ved Margretheholm havn er der fodboldbaner, en lille badebro og sauna. Det betyder meget for os der bor her, at vi har det og flere cykler herud for netop at få ro. Det er noget alle bruger, børn som ældre. Der er værdifuldt på mange måder, hvorfor det fuldstændig vil ødelægge det for os beboere, hvis der kommer en metro over.

Vi er mange der håber på at blive hørt i den her proces og vi er mange der er bekymrede for hvad vi skal gøre af os selv og vores familier, hvis vi ikke kan få lov at bo som vi gør nu.

Svar til: Høring 64791 af: Nikita Andersen

APPLICATION DATE
30. august 2024

SVARNUMMER
210

INDSENDT AF
Nikita Andersen

BY
københavn s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Irlandsvej 21

HØRINGSSVAR

Villa kvarteret omkring Amagerbro S specielt ved krydset omkring irlandsvej og Ingolfs alle

Jeg skriver for at udtrykke mine bekymringer og observationer vedrørende de foreslåede planer om at anlægge en metro ring under gamle villaer fra 1900erne erne. Der er flere kritiske forhold, som bør overvejes nøje, før dette projekt påbegyndes.

Ved drift efter etableringen af M5 bør det undersøges om metro linjen kan ligge parralelt med eksisterende veje og længst muligt fra husene . Støj fra metroen kan nå op til 20-25 decibel, hvilket kan medføre markante gener for beboerne i området. Denne type støjpåvirkning har potentiale til at forringe livskvaliteten for beboerne og kan også føre til et fald i ejendomsværdierne. I flere tilfælde har støjforurening resulteret i en mærkbar nedgang i ejendomspriserne, hvilket kan have langsigtede økonomiske konsekvenser for ejerne.

Hvad angår etableringen af M5...

Først og fremmest er det vigtigt at overveje bygningernes strukturelle integritet. Villaer fra 1900erne kan være opført med byggematerialer og teknikker, som muligvis ikke er i stand til at modstå de vibrationer og jordbevægelser, der kan opstå som følge af anlægsarbejdet. Derfor er det afgørende, at der udføres grundige undersøgelser af bygningernes tilstand, og at nødvendige forstærkninger iværksættes, hvis det viser sig nødvendigt.

Derudover er det essentielt at undersøge jordbundsforholdene under villaerne for at vurdere risikoen for sætninger og andre potentielle skader på bygningerne. Forskellige jordtyper kræver forskellige stabiliseringsmetoder, og dette bør indgå i planlægningsfasen for at sikre, at bygningerne beskyttes bedst muligt.

Anlægsarbejdet vil også medføre betydelige vibrationer og støjgener, hvilket kan være generende for os beboer og skadeligt for bygningerne. En plan for overvågning af vibrationer og støjdæmpning bør udvikles og implementeres for at minimere de negative påvirkninger på både mennesker og bygninger. Jeg ved Rapporten skriver at ved den eksisterende city ring har der ikke været skader på gamle ejendomme . Men der er markant forskel på bygninger uanset årgang.

Risikoen for sætninger som følge af udgravning og tunneling er en anden væsentlig bekymring. Det er vigtigt at tage forebyggende foranstaltninger, såsom brug af stabiliserende materialer og teknikker til afstivning og understøtning, for at mindske denne risiko og beskytte bygningernes strukturelle integritet.

En grundig vurdering af forsikringsbehov er også nødvendig, både med henblik på beskyttelse mod skader på bygninger og potentielle erstatningskrav fra ejendomsejere. Klare og omfattende forsikringsaftaler bør være på plads inden projektets igangsættelse.

Måske bør man genoverveje linje føringen af M5 fra Englandsparken igennem villa kvarteret til Amagerbrogade S metro station..

Svar til: Høring 64791 af: Terese Kalic

APPLICATION DATE
30. august 2024

SVARNUMMER
209

INDSENDT AF
Terese Kalic

BY
Kbh. S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 12 st.

HØRINGSSVAR

Jeg er for metroen i sin helhed men jeg er meget bekymret for at skulle få metroen som nabo. Det skyldes hovedsageligt, at jeg ikke opfatter miljøkonsekvensrapportens afsnit om forventninger til støj i driftsfasen for seriøs. Jeg ved ikke på hvordan de undersøgelser, der kan lede til den konklusion er foretaget, når selskabet selv giver udtryk for hvor kompliceret lyd er?

Metroselskabet henviser til Miljøstyrelsens grænseværdier for lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer og her rammer vi efter min opfattelse hovedårsagen til min rimelige bekymring.

Flere steder ved Cityringen er der problemer med støj. Nogle beboere har fået medhold i deres klager, mens andre ikke har. I nogle af hjemmene for de borgere som ikke har fået medhold, vurderes det at den naboretlige tålegrænse for støj ikke overskrides, trods at metroen med det blotte øre kan høres. Derfor må konklusionen på vurderingen, af at tålegrænsen ikke er overskredet, efter min overbevisning, bero på en ikke-egnet metode til at måle denne form for støj! Det har den virksomhed (Force Technology) som Ekspropriationskommissionen har benyttet sig af også fastslået i deres rapport, hvor de undersøger støj i flere lejligheder.

Force Technology skriver direkte, at der mangler egnede grænseværdier til at regulere kortvarige støjhændelser som passager af tog i undergrunden. Metoden til at måle støj f.eks. om natten er jo et middel over 10 min. Vil det sige, at hvis jeg som beboer bliver vækket af støj, på op til 40 dB i 10-15 sekunder, hvert 10. minut hele natten, ikke har problemer med støj? Uanset hvad er det fra Miljøkonsekvensrapporten, meget svært at finde ud af, hvad de forventede støjgener vil være for menigmand.

Her opstår så et andet problem. For det er jo Staten ved Miljøstyrelsen som udsender grænseværdierne og når Staten samtidig er medejer af Metroselskabet, kunne man som borger godt få den bange anelse, at Staten i dette tilfælde har belejligt mange kasketter på. Det synes jeg er et kæmpe problem for oplevelsen af retssikkerheden.

Så når metroen skal etableres, ikke langt under jordens overflade, nær Lergravsparken og der ikke er egnede støjgrænser til at regulere støjen, finder jeg ikke garantien om maksimal negativ konsekvens fra miljøkonsekvensrapporten retvisende. Miljøkonsekvensrapporten kan simpelthen ikke berolige mig

om, at jeg som nabo ikke vil opleve driftsgener, når toppen af tunnellerne kun vil være ca. 5 meter under mine kælderrum. Metroselskabet kan heller ikke bilde mig ind, at det ikke i generel almindelighed gør en forskel, i forhold til driftsgener, om tunnellerne kommer længere ned.

Et tredje dilemma er at den bedste teknologi ifølge Metroselskabet skal benyttes. Men hvad betyder det? Her vil jeg gerne påpege, at Taksationskommissionen udtrykker en forståelse for de varige og hyppige støjgener som nogle beboere har af metrodriften på M3 og understreger i øvrigt, at Metroselskabet har kunnet gøre mere for at nedbringe støjen. Hvordan skal man som kommende nabo forholde sig til, at der fra Metroselskabet på eksisterende strækninger ikke er troværdighed i egne udmeldinger herom? Det er desuden ret tydeligt, med den linjeføring der er lagt, at M5 skal laves så billigt som muligt. Så kan vi som borgere forvente at de gener og erfaringer man har gjort sig på Cityringen, f.eks. vedrørende skinnetyper, bliver udbedret på M5 selvom de er mere bekostelige? Og skrives det ind i tilladelsen som krav?

En fjerde stor bekymring er de vibrationer som opstår i udgravningsfasen. Grænseværdierne for bygningsskadelige vibrationer er jo ikke reguleret ved lov, så hvordan tages der hensyn til vibrationsfølsomme bygninger? Desuden vil grundvandssænkning også højst sandsynligt påvirke bygningerne over tid. Kan man forvente, som ejer af en over 100 år gammel bygning, at der udbedres eller kompenseres for eventuelle sætningsskader, eller vil det blive konkluderet, at det "bare" har fremskudt processen for skader som ville være sket senere hen? Er det sidste tilfældet, hvordan stilles ejendomsretten så ukrænkelig? Alle bygninger vil jo med tiden gå til grunde, hvis ikke de beskyttes og vedligeholdes.

Sidst men ikke mindst stiller jeg mig undrende over det beregningsgrundlag der er for M5.
Ifølge Danmarks Statistik er den forventede befolkningstilvækst til København over de sidste par år blevet sænket væsentligt. Desuden indbringer M3 slet ikke de forventede indtægter. Hvorfor ikke vente et par årtier med etableringen af M5 til Lynetteholmen, hvis den bliver til noget, er tættere på klar til ibrugtagen? Så kan Metroselskabet spare op til en ordentlig løsning som er mere bæredygtig for København og have udviklet og testet mindre støjende løsninger.

Hvis Københavns Kommune vil nedbringe antallet af privatbilisme, skulle der måske istedet arbejdes på at fjerne parkeringspladser, indføre betalingsring, nedsætte priser på offentlig transport, gives kompensation for at være cyklist eller andre initiativer!? Desuden må der kunne findes andre løsninger på at få lettet passagerantallet på M1/M2.

Svar til: Høring 64791 af: Frank Lambert

APPLICATION DATE
30. august 2024

SVARNUMMER
208

INDSENDT AF
Frank Lambert

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Prøvestnens Natur- og Fritidsforening

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Marsalavej 20

HØRINGSSVAR

Høringssvar til m5

Vigtigt at bevare de rekreative værdier på Prøvestenen Syd - også i adgangsvejen, støjskærmen og røret under Prøvestensbroen

Prøvestenen Syd er et særligt rekreativt areal som bruges af mange københavnere til vandreture, fiskeri, sanketure, hundeluftning, løbeture - og en naturoplevelse væk fra storbyen. Det er et af de få steder, hvor du kan få oplevelsen af at være (næsten) alene i en selvgroet natur, tæt på havet. Mange vandsportsforeninger og søspejderne bruger desuden Prøvestenen Syd som destination for deres foreningsarbejde.

I Prøvestenens Natur- og Fritidsforening har vi arbejdet sammen med By og Havn i mange år om at holde arealet åbent for offentligheden, og rent og pænt. Blandt andet gennem affaldsindsamlinger, hvor vi promoverer begrebet "sporløs færden", og forskellige kunstneriske afprøvninger af stedets rekreative potentialer. Vores fokus er på at sikre københavnernes adgang til et skønt rekreativt område, og at sikre at området har den bedst mulige rekreative kvalitet for flest mulige.

Vi ønsker derfor at Prøvestenen syd i den videre skriftlige fremstilling af M5-projektet anerkendes som det rekreative areal det er i både planmæssig forstand og i den daglige praktiske brug. Det mangler pt.

Adgangsvej til Prøvestenen Syd skal kunne flere ting

Det er vigtigt for områdets funktion som rekreativt område, at der sikres uafbrudt adgang til Prøvestenen Syd under hele anlægsfasen, dvs. at den nye adgangsvej skal etableres, før den nuværende adgangsvej spærres. Den nye adgangsvej ser vi som en afværgeforanstaltning fordi den gamle adgangsvej forsvinder, og vi mener den bør beskrives som sådan i det videre forløb med M5.

Vi opfordrer til at adgangsvejen etableres delvist på bro for at forkorte den samlede længde af det rør, der fører ud til prøvestenskanalen - af hensyn til de mange vandsportsuøvere, der sejler nord/syd på indersiden af Prøvestenen. Mere herom senere.

Vi opfordrer desuden til at adgangsvejen etableres, så den skiller biler fra cykler og gående - men i modsætning til den nuværende adgangsvej Prøvestensbroen, ønsker vi at vejen ikke udføres i asfalt, men af naturbaserede materialer af hensyn til områdets rekreative karakterer. Da der immervæk forsvinder en del grønne m2 til klargøringscenteret, skal de tilbageværende flader være så grønne som muligt. I forlængelse heraf, bør adgangsvejen i det hele taget designes med rekreative dimensioner for øje, fx med små udposninger til at fiske eller fange krabber fra - se mere i oplæg fra Amager Øst Lokaludvalg om "Prøvestien".

Passagen til Prøvestenskanalen skal være trygt, lyst og indbydende

Det er forkert, når høringsmaterialet skriver, at det nuværende rør under Prøvestensbroen ikke benyttes fast til vandsport - det bruges skam på fast basis af Bl.a. Sundby Kajakklub, børn fra søspejderne, og elever fra Det Maritime Ungdomshus - foruden de mange uorganiserede vandsportsudøvere. Røret anvendes desuden af vandfugle, og har derfor også en vigtig funktion for områdets dyreliv.

Dertil kommer, at materialet undlader at tage stilling til de rekreative behov for de mange nye beboere, der kommer til at bo i Østhavnen (Kløverparken) i fremtiden, og som også vil have rekreativ interesse i en velfungerende rørforbindelse. I en tid med stigende befolkning i hele byen, særligt Østhavnen, og begrænset landareal til sport, er der behov for at sikre fremtiden for de blå sportsgrene i området.

Vi efterspørger derfor at der gøres flere tanker om, hvordan man kan sikre en tryg passage til vandfærdsel under klargøringscenteret. Med fokus på maser af naturligt lysindfald og luft undervejs. Vi foreslår følgende:

- Mange åbninger i toppen af røret, forsvarligt hegnede så man ikke kan klatre ind på klargøringscenteret

- mange ovenlysvinduer og elektrisk belysning

- større dimension af røret end det nuværende rør - så flere kan passere, også robåde. Alternativt to rør, ensrettede.

- højden af røret/rørene skal være designet, så det kan bruges ved højvande og tager højde for fremtidige havvandsstigninger

- bedste løsning er, at klargøringscentret bygges som en flad bro, over en kanal. På den måde vil man kunne sejle under og samtidig skabe plads til at der også laves en gangsti ved siden af kanalen. Altså passage under klargøringscentret for både gående og sejlende.

En grøn og rekreativ støjskærm, man kan gå på.

Vi efterspørger at der arbejdes videre med en grøn, rekreativ vold mellem kontrol- og vedligeholdelsescenteret og Prøvestenen Syd - i stil med den nuværende støjvold, som både skærmer mod støj, indrammer området visuelt, og tilbyder et udsigtspunkt man kan bevæge sig op ad og rundt på - dvs vi mener man skal tilstræbe samme kvaliteter som i dag.

Den nye støjvold bør udføres med større diversitet i udformningen end den nuværende (for at sikre biodiversitet og rekreativ nydelse), og det er særligt vigtigt med en stiforbindelse på toppen af volden/ så tæt på toppen som muligt, så københavnerne kan gå "ud og hjem" på to måder, hhv. via broen og volden. Det er særligt vigtigt, fordi adgangsvejen bliver ret smal, og derfor bør udformes med størst mulig omtanke for at invitere flest mulige københavnere ud i naturen.

Ønsker videre dialog om anlægsfasen og den endelige udformning

Afslutningsvist takker vi for muligheden for høring, og vil gerne stille os til rådighed for dialog og samarbejde med myndigheden og Metroselskabet om, hvordan vi i fællesskab kan undgå at de rekreative værdier lider overlast i hhv. anlægsfasen og som konsekvens af den endelige udformning af projektet.

Med venlig hilsen

Frank Lambert

Formand for Prøvestenens Natur- og Fritidsforening

Svar til: Høring 64791 af: Marie Reinholdt

APPLICATION DATE
28. august 2024

SVARNUMMER
207

INDSENDT AF
Marie Reinholdt

BY
KØBENHAVN S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Grækenlandsvej, 40 C, 2

HØRINGSSVAR

Jeg bor meget tæt ved den planlagte station Amagerbrogade Syd og er mor til et barn i 1. klasse på Sundbyøster Skole, som ligger lige ved Sundbyøster Plads. Jeg mener, det er yderst problematisk, at man vil placere en larmende metrobyggeplads klods op af en stor skole; undervisningen vil jo blive stærkt påvirket i en meget lang periode. Jeg kan se i bilagene til miljøkonsekvensvurderingen, at det forventede støjniveau ved facaderne vil være mellem 70 og 75 dB de første par år. Hvad har man tænkt sig?

Svar til: Høring 64791 af: Hanne Bille Krabbe

APPLICATION DATE
28. august 2024

SVARNUMMER
206

INDSENDT AF
Hanne Bille Krabbe

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32A , 769

HØRINGSSVAR

Som beboer i Gemini Residence kan jeg kun udtrykke min bekymring for vores bygning, i forbindelsen med påvirkningen af byggeriet (underboring)

Gemini er bygger med lejlighederne hængende uden på siloen og derved ikke en normal bygningskonstruktion.

I forbindelsen med reparation af Kaj anlægget var man bekymret for skade af bygningen, og dette må siges at været noget større belastning.

Hvorfor flytte stationen ikke ned hvor den ikke belaster så mange beboer (den grønne plæne efter Pressesiloen) og ned under Sturlasgade hvor det er primært erhverv.

Svar til: Høring 64791 af: Vivian Lauridsen

APPLICATION DATE
28. august 2024

SVARNUMMER
205

INDSENDT AF
Vivian Lauridsen

BY
Kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Erik Eriksens gade 10

HØRINGSSVAR
Vedr. Metrolinie ved Islands Brygge. I forhold til det store antal dagligt cyklende over cykelslangen, cykelbroen og Amager fælled synes jeg, at en station placeret på Axel Heides Gade er malplaceret. Der er andre mindre cykelbelastede gader der kunne komme i spil. f.eks. Kigkurren - her er en del arbejdspladser som kunne betjenes i stedet for at bruge bilen. For at tilgodese det seneste nye boligområde Bryggen syd kunne området Islands Brygge Hilmar Baunsgårds Boulevard være logisk. Kommer der en bro over til Enghave Brygge ville det også være den logiske beliggenhed.

Svar til: Høring 64791 af: Lene Blomholt Pedersen

APPLICATION DATE
27. august 2024

SVARNUMMER
204

INDSENDT AF
Lene Blomholt Pedersen

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1439

ADRESSE
Margretheholmsvej 74 6th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende forslag om højbane-løsning for metroen.

Jeg skriver dette høringssvar for at udtrykke min store bekymring og modstand mod forslaget om at etablere en metro som højbane fremfor den langt mere hensigtsmæssige og æstetisk acceptable tunnelløsning. Det virker fuldstændig vanvittigt at foreslå en højbane i et bybillede, hvor der er så mange åbenlyse ulemper forbundet med det.

Først og fremmest vil en højbane være en skæmmende tilføjelse til byens arkitektur. Hvor vi i dag har et harmonisk bybillede, vil en højbane skabe en permanent, visuelt forstyrrende barriere i bymiljøet. Dette er ikke blot en hypotetisk bekymring; erfaringer fra andre byer viser, at højbaner ofte bliver betragtet som øjebæer, der bidrager til en forringelse af det offentlige rum.

En anden væsentlig bekymring er, at det område, hvor man planlægger at etablere højbane-løsningen, i dag fungerer som et vigtigt rekreativt område, der dagligt bruges af både børn og voksne. Dette naturområde er en oase i byen, hvor familier kan trække sig tilbage fra byens travlhed og nyde naturen i fred og ro. At etablere en højbane her vil ikke blot skæmme området visuelt, men også forstyrre den rolige atmosfære, som mange mennesker dagligt søger hen til for at finde afslapning og rekreation.

Samtidig er der stor bekymring omkring Margretheholm Havn, hvor sejlklubben Lynetten holder til. Det er dybt problematisk, at man overvejer at fylde dette område op med jord, til trods for at netop dette formål oprindeligt ellers var tiltænkt Lynetteholm-projektet (jordopfyld).

Margretheholm Havn er en vigtig del af byens maritime liv, og en opfyldning af havnen vil have store konsekvenser for både sejlklubben og de mange mennesker, der bruger området som rekreativt frirum. Denne handling vil ikke blot være en ødelæggelse af et kulturelt og socialt samlingspunkt, men også en tydelig modsætning til de oprindelige planer og løfter omkring Lynetteholm.

Desuden bør det nævnes, at bæredygtighed ikke kun handler om miljømæssige faktorer, men også om social trivsel. Mindre stress og bedre livskvalitet for de mange familier, der bor i nærheden af dette naturområde, bør være en vigtig del af bæredygtighedsovervejelserne. En højbane vil i høj grad

øge stressniveauet for de omkringboende, både på grund af støj og den visuelle forurening, den medfører.

Jeg vil gerne spørge Københavns Kommune direkte: Kan I nævne blot ét eksempel på, hvor en højbane har været en succes i bybilledet? Erfaringen viser, at de fleste byer, der tidligere har valgt højbane-løsninger, enten har fortrudt det eller i det mindste må leve med konsekvenserne af en arkitektonisk fejlbeslutning.

Jeg opfordrer kraftigt til, at man revurderer dette forslag og vælger en tunnelløsning, som vil være til langt større gavn for byens indbyggere både nu og i fremtiden.

Mvh
Lene Blomholt Pedersen

Svar til: Høring 64791 af: Skanska Danmark A/S

APPLICATION DATE
27. august 2024

SVARNUMMER
203

INDSENDT AF
Skanska Danmark A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Skanska Danmark A/S

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Havneholmen 6

HØRINGSSVAR

Vedhæftet er Skanska Danmark A/S's hørringssvar til Miljøkonsekvens for M5

MATERIALE:
hoeringssvar vvm m5 - skanska 27-08-2024.pdf

SKANSKA

Københavns Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V

27. august, 2024

Høringssvar til *'Miljøkonsekvensrapport for M5'*
Skanska har med interesse læst den udarbejdede miljøkonsekvensrapport for M5.

Skanska er fortaler for projektet, og ser frem til, at en endnu større del af hovedstadsområdet får adgang til metro.

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m² grundareal i Kløverparken, Skanska er dermed den næststørste private grundejer indenfor området Københavns Østhavn, for hvilken, der i Principaftale om Lynetteholmen[1] er beskrevet, at de private grundejere skal være med til at finansiere metrobetjeningen af Østhavnen.

Nedenstående er Skanskas pointer opsummeret, og uddybet i de efterfølgende afsnit.

- Skanska anser den sydlige løsning som den eneste reelle løsning, da den nordlige løsning ikke løser Københavns udfordringer ved havnesnittet.

- Skanska foretrækker tunnel mellem v/ Refshaleøen og v/ Prags Boulevard Øst frem for højbane af hensyn til byudviklingen af området.

- Hvis der arbejdes videre med højbane mellem v/ Prags Boulevard Øst og v/ Refshaleøen, anbefaler Skanska, at rampen flyttes ca. 200 meter mod nord for at skabe bedre sammenhæng i området.

- Den foreslåede afværgeforanstaltning for evt. nye indvandrede tudser i Kløverparken i forbindelse med metrobyggeriet vil få flere negative end positive miljøkonsekvenser. Som afværgeforanstaltning bør det i stedet sikres, at evt. nye indvandrede tudser flyttes til et habitat udenfor Kløverparkens område.

Skanska uddyber gerne høringssvaret, hvis der er ønske om det.

Sydlig løsning er en nødvendighed
Skanska noterer sig, at der i miljøkonsekvensvurderingen er undersøgt to løsninger - en nordlig og en sydlig løsning - og at den forventede åbning for den nordlige løsning er ca. 10 år senere end den sydlige løsning. Skanska noterer sig, at den nordlige løsning ikke løser de nuværende udfordringer ved havnesnittet, og ser samtidigt, at det længere aftræk for metroens åbning vil resultere i at København forventeligt vil løbe tør for byggejord, inden metroen kan være færdig. Derfor anser Skanska, at kun den sydlige løsning er en reel løsning.

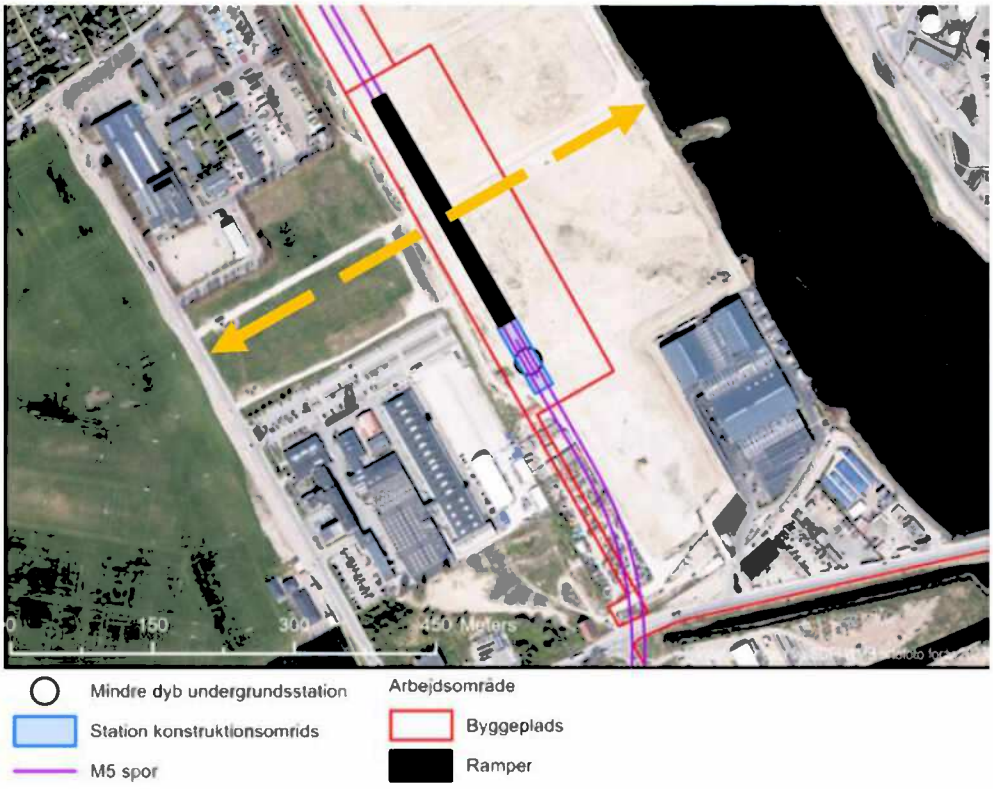
Boret tunnel er bedst for udvikling af Kløverparken
Skanska anser den nedgravede placering af en station på Prags Boulevard Øst som en meget god løsning.

[1] https://www.trm.dk/media/qabcpcgw/principaftalepdf.pdf

Skanska ønsker, at en metrolinje gennem Kløverparken mod Refshaleøen etableres som en boret tunnel fremfor en højbane. En boret tunnel vil gøre det muligt at øge friarealet i Kløverparken, øge mulighederne for bebyggelse samt mængden af byggeretter og ikke mindst skabe et mere sammenhængende byrum med større hensyn til bløde trafikanter i en fremtidig udvikling af Kløverparken med beboelse.

Konstruktionsmetode mellem Kløverparken og Refshaleøen

Hvis der arbejdes videre med højbaneløsningen nord for stationen i Kløverparken, er det Skanskas anbefaling, at den foreslåede rampe rykkes mod nord, da den nuværende placering vil gennemskære de centrale dele af Kløverkvarteret. Dermed dannes en væsentlig barriereeffekt centralt i området, der er en meget vigtig akse i den kommende byudvikling, som vist nedenfor.



Figur 4.23 i Miljøkonsekvensrapporten, s. 73, stationsplacering og rampe i Kløverparken, med gult er indtegnet den vigtige forbindelse mellem Kløvermarkens boldbaner og Amagers østkyst som den foreslåede rampeplacering gennemskærer.

Skanska bemærker, at området nord for stationsplaceringen er fri for øst/vestgående ledninger og terrænet her er hævet over det oprindelige terræn. Skanska vurderer, at det er oplagt at anlægge stykket nord for stationen som cut & cover, så forbindelsen på tværs af området kan bevares.

Syd for kloakpumpetårnet ved svinget Forlandet / Kløvermarksvej findes et større ledningstracé, der udgør første øst/vestgående ledningstracé nord for stationsplaceringen. Dette ledningstracé ligger i umiddelbar forlængelse af Kløvermarksvej. Skanska vurderer, at forlængelsen af Kløvermarksvej mod øst vil være fordelagtig for trafikafviklingen i de østlige dele af Kløverparken. Skanska foreslår derfor en rampeplacering umiddelbart syd for ledningstraceet med en

vejgennemføring ved ledningstracéet, hvorefter banen kan føres videre som højbane enten på dæmning eller viadukt.

Samlet set vurderer Skanska, at ovenstående skaber gode muligheder for at trafikbetjene området, hvor det samtidigt sikres, at området på den østlige og vestlige side af metroen opleves som et sammenhængende byområde. Samtidig vil anvendelsen af cut & cover nærmest metrostationen resultere i, at der potentielt kan opnås en mere intens arealanvendelse af de allermest stationsnære dele af området, end hvis rampen placeres i direkte forbindelse med stationen, hvilket vil øge passagergrundlaget.



Principskitse af Skanskas forslag, flytning af rampe mod nord og cut & cover mellem stationskassen og rampen, med rødt er vist eksisterende veje, og med stiplet rød et eksempel på en principiel vejbetjening af området.

Vedr. flora & fauna (særligt grønbroget tudse)

I afsnit 15.2.1 på side 438 og 439 i miljøkonsekvensrapporten er de nuværende forhold i relation til biodiversitet, flora og fauna for Kløverparken beskrevet, herunder bilag IV-arten grønbroget tudse, hvor der på side 439 beskrives, at: "*Arten blev ikke fundet i 2023, og der blev ikke fundet egnede*

ynglesteder for arten i området.".

I forlængelse heraf bemærkes det af Skanska, at der i opsummeringen i afsnit 15.2 på side 432 fejlagtigt er angivet, at de centrale dele af Kløverparken fortsat er leve- og ynglested for bilag IV-arten. Det har ikke været tilfældet siden området, som beskrevet på side 439, er blevet rømmet for grønbroget tudse. Hvilket er sket med tilladelse fra Miljøstyrelsen forud for et klimasikringsprojekt, som Skanska har udført på de østlige dele af Kløverparken. De indsamlede individer er efterfølgende med lodsejertilladelse fra Naturstyrelsen blevet udsat på Kalvebod Fælled.

Den fuldstændige rømning af beskyttede arter fra området forud for byudvikling har store fordele i forhold til beskyttelse af fredede arter i forbindelse med den samlede udviklingen af Kløverparken, herunder også anlæg af metroen i området. Den fulde rømning af området skaber afstand mellem anlægsprojekterne og de beskyttede arter, så eventuelle døde individer ved indvandring af de beskyttede arter på anlægsarealer i videst muligt omfang kan undgås.

I afsnit 15.3 på side 470 i miljøkonsekvensrapporten beskrives, hvordan anlægsprojektet kan resultere i, at der i hjulspor m.v. opstår gunstige levevilkår for grønbroget tudse mm., og at der af denne årsag vil skulle foretages afværgeforanstaltninger ift. eventuelle individer, der måtte indvandre i projektområdet. Afværgeforanstaltningerne er beskrevet i afsnit 15.4 på side 474 i miljøkonsekvensrapporten, hvor det fremgår, at "*Der vil blive etableret nye vandhuller og grusbunker til padder* [...] *i Kløverparken øst for stationen v/ Prags Boulevard* [...]"). Denne løsning er efter Skanskas vurdering ikke til fordel for de beskyttede arter, da disse placeres midt i et område, der undergår betydelige anlægsarbejder.

Placeringen af nye vandhuller i Kløverparken vil medføre, at disse individer og deres afkom vil blive udsat for betydelig risiko i forbindelse med anlæg i byudviklingsområdet. Skanska anbefaler derfor, at der arbejdes med den tidligere anvendte metode, hvor individer flyttes helt ud af området, for eksempel til Kalvebod Fælled. Denne metode kan eventuelt kombineres med indhegning af det samlede område i Kløverparken, for at minimere antallet af flytninger mest muligt.

Endelig bemærker Skanska, at der på ejendommen øst for den foreslåede metrostation, hvor erstatningsvandhullerne foreslås placeret, er etableret terrænhævning med ren jord, der i tillæg til klimasikring har til formål at afskærme menneske og dyreliv mod kontakt med den underliggende forurening på grunden. Grunden har tidligere været anvendt til losseplads og olieraffinaderi, og da etableringen af vandhuller i området forudsætter gennembrud af det etablerede jordprojekt til grundvandsspejlet, vil der herved reetableres kontaktflade mellem den underliggende forurenede grund og dyre- og menneskeliv, hvilket vil medføre en i Skanskas vurdering anseelig negativ miljøpåvirkning.

Med venlig hilsen
Skanska Danmark A/S

Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør

Daniel Bro Kristensen
Forretningsudviklingschef

Svar til: Høring 64791 af: Morten Oskar Pedersen

APPLICATION DATE
27. august 2024

SVARNUMMER
202

INDSENDT AF
Morten Oskar Pedersen

BY
København K

POSTNR.
1429

ADRESSE
Burmeistersgade 2

HØRINGSSVAR
Læg al metro anlæg onder jorden. Det koster ekstra, ja, men det er det hele værd i de næste mange årtier. Vær venlig at tænke langsigtet, tak. Mvh,

Svar til: Høring 64791 af: ebbe nielsen

APPLICATION DATE
26. august 2024

SVARNUMMER
201

INDSENDT AF
ebbe nielsen

BY
copenhagen

POSTNR.
1432

ADRESSE
margretheholmsvej 68 2.th

HØRINGSSVAR

Som lille børnefamilie på det naturskønne Margretheholm støtter vi etableringen af mere metro som et vigtigt tiltag for miljøet og vores fælles fremtid. Vi vil dog kraftigt appellere til, at metroen føres under jorden.

Vi synes, at Margretheholm er et helt unikt område. Vi bor bynært, er nabo til en historisk havn og har store grønne arealer med en fodboldbane, der dagligt benyttes af utrolig mange børn og voksne. Vi kender ikke andre steder i København med disse kvaliteter, og vi ønsker at bevare dem ved at føre metroen under jorden.

Vi er stolte af at bo et sted, hvor vi kan støtte byens biodiversitet og bidrage til en grønnere fremtid. Det giver håb, når børn som vores vokser op med naturen som en fast del af deres hverdag og lærer at værdsætte og beskytte den. Derfor opfordrer vi til, at metroen føres under jorden, så Margretheholm kan bevare sin unikke karakter og fortsat være et sted, hvor naturen og byen harmonerer.

Svar til: Høring 64791 af: Tine Rehné Jensen

APPLICATION DATE
26. august 2024

SVARNUMMER
200

INDSENDT AF
Tine Rehné Jensen

BY
Gentofte

POSTNR.
2820

ADRESSE
Snogegårdsvej 65

HØRINGSSVAR
Ingen tvivl om at anlæg af metro i København er godt, idet det er en effektiv transportform og kan flytte trafik væk fra gaderne. Men når man skaber en løsning med så lang levetid og så store anlægsomkostninger er det også vigtigt at dette sker på en hensigtsmæssig måde med respekt for byens åndehuller og er planmæssigt koordineret med andre større anlægsprojekter. Helt specifikt er dette en udfordring omkring Margretheholm Havn, hvor de 3 projekter metro, Lynetteholm og byudvikling på Refshaleøen nu tager et kvælertag på havnen. Havnen som er et rekreativt åndehul for mange københavnere og beboere i de tilkomne bebyggelser. Her kunne man ved planlægningen have betragtet og indtænkt havnen som et aktiv; en bynær havn som et rekreativt område for nye beboere på Refshaleøen og Lynetteholm. En havn drevet af frivillige kræfter og med en indkomst til kommunen (By og Havn) i form af leje.

Faktuelt er der brister i den udarbejdede miljøkonsekvensrapport for M5. Dette kan gøre de faktiske konsekvenser for havnen uklare for læseren. Det Ikke-tekniske resumé (afsnit 2) giver ikke et retvisende resume af de forhold, som er beskrevet i de efterfølgende afsnit. Det er problematisk, da mange læsere ikke læser de ca. 600 sider, og dermed træffer beslutning på et ikke oplyst grundlag. Dertil er miljøkonsekvensrapporten tydeligvis skrevet uden nærmere indsigt i drift af havn og uden dialog med sejlklubben Lynetten, som har base i Margreteholm Havn.

Min ovenstående påstand om miljøkonsekvensrapporten underbygges med efterfølgende eksempler.

Afsnit 2 Ikke-teknisk resumé

2.2 Anlægsarbejdet: "..eksisterende pontonbroer vil blive flyttet til den østlige

del…”.
Der er ikke pontonbroer i havnen. Der er faste broer i havnen, som vil skulle fjernes. Dermed skal der enten opbygges nye faste broer eller etableres med nye pontonbroer. Det bør synliggøres om omkostninger hertil afholdes af metro som erstatning eller om udgifter skal pålægges den frivillige drevne havn. En sådan omkostning kan have store konsekvenser for, om klubben har en fremtid.
Det fremgår endvidere under *pkt. 10.4 Virkninger i driftsfasen “ .. idet det antages at By og Havn vil stille de nyetablerede bådpladser til rådighed* (nye bådpladser etableret i den østlige ende for opretholde antal af bådpladser). Det er uklart hvad konsekvensen af denne formulering er for sejlklubben og en aftale bær forelægge forinden. I øvrigt med det beskrevne forhold om at det klubbens eksisterende pontonbroer som flyttes, kan det undre, at By og Havn kan beslutte, at disse ikke stilles til rådighed for sejlklubben.

2.2 Anlægsarbejdet: “..så antallet af bådepladser kan opretholdes.”
Antallet af bådpladser vil ikke kunne opretholdes ved uddybning og udflytning til den østlige del af bassinet.
Der oplyses heller ikke, om det er muligt i forhold til støv og støj fra de 80 lastbiler, som uden overdækning, skal passere dæmningen hver time, indenfor få meters afstand. Der er pt store gener med forurenet støv på bådene idag ved østenvind.
Den østlige del af bassinet anvendes idag til sejlerskole, søredning, brændstofpåfyldning og uofficielt som “færgeleje” for båden til Middelgrunden. For en maksimal udnyttelse af bassinet til bådpladser vil det medføre, at Københavns Kommune mister et fritidstilbud for byens unge. Et tilbud, som er frivillig drevet af sejlklubben, og hvor der i forvejen er et begrænset udbud i kommunen. De øvrige 3 funktioner kan sikkert håndteres ved en omlægning til anden plads i kommunen. Det bør være kendt, hvor disse funktioner er mulige at reallokere.

2.2 Anlægsarbejdet
Det fremgår ikke af resumé, hvorfor der skal anlægges dæmning og fyldes op bagved for at kunne etablere en højbro over havnen. Der kan sagtens etableres en højbro uden opfyldning af havnen. Metode er beskrevet som fundering på pæle og med præfab betonelementer, jfr. 4.8.5 Højbane. Det vil have langt færre konsekvenser for havnen. Er der en en bagtanke med at beskrive opfyldningen, da det efterfølgende en godkendelse giver mulighed for at føre metro på opfyldt terræn fremfor at bekoste en højbro, tilmed opnås

indvanding af land som giver indtægter fra salg af byggeret og der spares på rejsetiden?

2.8 Rekreative forhold: "Påvirkning af de rekreative interesser i Margretheholm Havn vurderes som stor, selvom det forudsættes, at antallet af bådpladser bevares, dels i Margretholm Havn og dels på Prøvestenen. Der vil være påvirkninger med støv, støj, øget trafik og ændrede adgangsforhold i anlægsfasen, hvilket vil genere ophold ved havnen og i lystbåde".
En delvis udflytning til Prøvestenen er ikke i overensstemmelse med 2.2 Anlægsarbejdet, hvor det oplyses, at antal af bådpladser bevares ved en uddybning og udflytning til den østlige del af havnen.
Er det drøftet med sejlklubben, som er drevet på frivillig basis, om de kan håndtere en delvist udflytning, altså 2 havnearealer? Det er en lang årrække og trafikalt er der en længere afstand mellem de 2 havne for personalet.
Hvem dækker omkostninger for den delvise udflytning og etablering og meromkostning ved drift? Dette bør være klart ved en beslutning om valg af anlægsmetode, da har stor betydning og konsekvens for sejlklubbens økonomi og formentlig eksistens.
Det skal også bemærkes, at konsekvenser af en inddragelse af det eksisterende landareal ikke er beskrevet. En ekstra arbejdsplads er på illustration side 78, tegnet henover klubhusområde, sejlerskole, parkering / landarealer til vinteropbevaring og adgang til bådoptagning og mastekran. En inddragelse af dette område betyder at klubben ikke kan fortsætte i sin nuværende form.
Havnen bliver lukket inde mellem meget støvende og larmende jordtransport med øst og en byggeplads mod vest, så den beskrevne konsekvens er ikke bare stor, men den er altødelæggende for klubben.

2.12 Overfladevand: "I Margreteholm Havn vil flora og fauna kunne genetablere sig, hvis opfyldningen fjernes."
Ved anlæg af dæmning til jordtransport er det som beskrevet en begrænset vandudveksling. Dertil er det en iagtagelse, at tang og alger ved nordgående strøm presses ind i havnen, når det blokeres af den nye perimeter ved Lynetteholm og strømforholdene i havnen har ændret sig. Ved en inddæmning af vandområde og reduktion af bassinstørrelse over længere tid eller permanent vil vandkvaliteten i havnen yderlige forringes, og formentlig blive helt ubrugelig.
løvrigt er det vigtigt at man ved arbejder i havnen uagtet pælefundering eller opfyld tager sig i agt, at man ikke arbejder med en ren havbund, men en

havbund som indeholder tungmetaller efter industrifunktion. Dette blev ikke håndteret korrekt ved anlæg af dæmningen, hvor tungmetaller blev hvirvlet op og giftig skum udbredte sig i havnen.

4. Projektbeskrivelse, 4.13 Projektoptimeringer, 4.13.1 Ændring af linjeføringer
Det ses af figur 4.97, at det er sket en optimering af linjeføring ved Margretheholm Havn i forhold til tidligere Udredning. Dette for at opnå en kortere rejsetid. Konsekvensen heraf er ikke beskrevet nemlig, at yderligere en bro med knap 100 bådpladser forsvinder samt skæbestedet. I alt forsvinder 5 broer ud af 8, hvor der i rapporten oplyses, at 4 broer flyttes ud.

Således kan flere konkrete eksempler nævnes omkring denne miljøkonsekvensrapport for m5. Jeg håber, at borgerrepræsentantionen vil tage en vurdring af, om dette grundlag er klart og retvisende for deres beslutning om så stort et projekt, og i dette tilfælde så store konsekvenser for et af Københavns helt unikke åndehuller.

Med den beskrevne højbane er der udsigt til nedlæggelse af sejlklubben - en fjernelse af ca. 720 pladser (1/4 af bådpladser for lystsejlere i kommunen), nedlæggelse af juniorafdeling og sejlerskole, fjernelse af et helt unikt socialt liv som udspringer af oprindelsen som selvbyggerhavn, fjernelse af mulighed for bådpladser til priser som er overkommelige for en almindelig lønmodtager. Det er Danmarks største privatdrevne lystbådehavns fremtid, som er på spil.

Inddrag sejlklubben i løsninger, og hvorledes de kan indgå i en fremtidig udvikling af området. Der er fantastiske muligheder i en overordnet kommunal planlægning af området, og havnen er en helt oplagt del af den udvikling og buffer mellem ny bebyggelse på Refshaleøen og industriområdet på den anden side af havnebassinet.
Denne mulighed kan bevares ved at føre metroen i en tunnel under havnen, og få skabt en dialog om en samlet udvikling af området.

Al usikkerhed omkring de kommede planer omkring havnen skaber usikkerhed blandt medlemmer. Det er ikke muligt med 2 års varsel, som er den nuværende situation, at finde en anden bådplads i København. Så en løsning skal findes nu, så klubben og dens medlemmer kender vilkårne og fremtiden efter at være efterladt i et vacuum af By og Havn i mange år.

Ved en tunnelløsning tilvælges muligheden for lystbådehavn som et aktivt i

bynært område, hvilket ikke findes andre steder i København. Dette til glæde for de kommende beboere i området, de københavnere som allerede har en bådplads, og de mange borgere som står på venteliste til en bådplads. En klub som ikke bare er en bådplads, men har et socialt liv og fællesskab, de nødvendige faciliteter som ikke bare er én bådplads ved en kaj, sejlerskole og erhverv med reparation af både og køb af bådudstyr.

Det er mit håb, at borgerrepræsentationen vil se kritisk på de uklare forhold i miljøkonsekvensrapporten, og sikre et eksistensgrundlag for Sejlklubben Lynetten fremadrettet og insisterer på en tunnelløsning eller bede om at få undersøgt en højbane-løsning,hvor havnen kan bevares.

Med venlig hilsen fra et medlem i Sejlklubben gennem 25 år,

Tine Rehné Jensen

Svar til: Høring 64791 af: David Bresson

APPLICATION DATE
26. august 2024

SVARNUMMER
199

INDSENDT AF
David Bresson

BY
Næstved

POSTNR.
4700

ADRESSE
Jernbanegade 10k

HØRINGSSVAR

Efter min mening er den nuværende linjeføring, hvor Lynetteholmen er hægtet på med en lang stationsløs strækning mellem "Lynetteholm Nord" og Østerport alt andet end optimal; dels da det forlænger rejsetiden unødigt for alle andre end folk, der skal til/fra Lyneteholmen; dels da det, set i lyset af Københavns Kommunes/Metroselskabets egen målsætning om at nedbringe det miljømæssige fodaftryk ved metrobyggeri virker helt omsonst at bygge så lang en tunnel mellem to destinationer, der ikke giver geografisk mening.

Med hensyn til linjeføringen foreslår jeg, at man deler linjen nord for Refshaleøen Station, hvorved én linje (f.eks. M5) fortsætter direkte over havnen til Østerport Station, mens en anden linje (f.eks. M6) fortsætter nordpå mod Lynetteholmen. Denne linje kan evt. senere forlænges videre via f.eks. Orientkaj Station og op mod Svanemøllen og evt. Gentofte. I den anden ende vil M6 kunne forlænges (som det jo også lægges op til i rapporten) mod Nordvestkvarteret og Brønshøj-Husum.

Jeg er med på, at Lynetteholmen i den nuværende finansieringsmodel er det projekt, der finansierer metrobyggeriet, men det var Ørestaden også i sin tid, og der formåede man alligevel at dele linjerne ved Amager Boulevard, sådan så passagererne mod Lufthavnen ikke skulle en omvej om Ørestaden først.

Jeg er også med på, at en deling af linjen ved Refshaleøen gør tilslutningen af en metro mod Malmø sværere, men det er fuldt bevidst, idet jeg hermed opfordrer til at droppe alle tanker om en fantasimetro til Malmø førend alle bydele og forstæder i Københavnsområdet er metrobetjent. Mig bekendt nyder Malmømetroen ikke videre opbakning, hverken i Folketinget eller i Riksdagen i Stockholm, og derfor må det indtil videre betegnes som et fantasiprojekt, uanset hvor mange rapporter Københavns og Malmø Kommuner laver for at få det til at virke som det modsatte. Vil Malmø have metro, må de bygge den selv, uden dansk hjælp!

Desuden vil jeg foreslå, at man overvejer stationer følgende steder på M5:

- v/ Rågårdsminde (Urbanplanen): Fint nok, at man i forhold til de oprindelige planer for M5 har trukket linjen længere sydover Amager og dermed har fundet plads til en station på Sundbyøster Plads, men fra DR Byen til Sundbyøster Plads er der stadig i fugleflugtslinje 1,6

kilometer. Jævnfør Metroselskabets egne kriterier, er et område stationsbetjent, hvis der er mindre end 600 meter til en station. Dermed bør der under normale tilfælde ikke være mere end 1200 meter (600x2) mellem to stationer på en linje. Ved Rågårdsminde, i krydset med Peder Lykkes Vej, er der fin plads til en station, i et areal, som ikke bruges i nævneværdig grad i dag. Derudover ligger området centralt i Urbanplanen, som er et stort socialt boligområde, hvor der nok er mange mennesker, der ikke har bil, og som derfor tager offentlig transport ofte. Der er også et stort plejehjem (Peder Lykke Centret) i nærheden, hvor mange beboere og ansatte vil få glæde af en station tæt på.
- v/ Margretheholm: Mellem Prags Boulevard og Refshaleøen er der ca. 2,5 kilometer i fugleflugtslinje, hvilket er vanvittigt langt for en metro. Jeg er med på, at området endnu er tyndt bebygget, men der er vel potentiale for byudvikling her, ligesom på Refshaleøen? Desuden, hvis der vælges en højbaneløsning her, kan det ikke koste mange penge at etablere en station her, da der bare skal bygges en platform og sættes nogle trapper og elevatorer op. Desuden ligger området relativt tæt på Holmen, der i dag ligger langt fra banebetjening, og som heller ikke ser ud til at få det. En station ved Margretheholm vil derfor kunne lette adgangen med højklasset offentlig transport til/fra Holmen og Operaen mm., også for de mange turister til området.

På den udvidede strækning mellem Hovedbanegården og Østerport foreslår jeg, at man flytter stationen på Indre Nørrebro fra Stengadeparken til Blågårds Plads, da sidstnævnte er en meget mere central plads for indre Nørrebro end Stengadeparken, der ligger lidt øde hen. Alternativt foreslår jeg at lave en tunnel under boligblokken, der forbinder de to pladser (der er kun ca. 80 meter i fugleflugtslinje, så det er ikke meget længere end f.eks. gangtunnelen mellem Nordhavn S-togsstation og Metrostation), sådan at metrostationen vil kunne benyttes fra både Blågårds Plads og fra Stengade.

Endelig foreslår jeg en station ved Sølvtorvet, da det er et område, der i dag ligger relativt langt fra en station (nærmeste er Nørreport Station, ca. 700 meter væk og Østerport Station ca. 800 meter væk, ligesom stationen ved Rigshospitalet også vil ligge ca. 800 meter fra Sølvtorvet). Desuden ligger krydset lige ved Kartoffelrækkerne, samt tæt på både Statens Museum for Kunst, det naturhistoriske museum, Botanisk have samt Rosenborg og Gefion Gymnasium.

Med hensyn til navnene på de kommende stationer foreslår jeg følgende:

- Stationen "ved Bryggebroen" får navnet "Islands Brygge", idet den nuværende Islands Brygge Station omdøbes til "Søndre Campus Station". Den kommende station vil ligge centralt i bydelen Islands Brygge og ud til vejen Islands Brygge, mens den eksisterende station kun med god vilje kan siges at ligge i bydelen Islands Brygge. Til gengæld er stationen her mest benyttet som station for Københavns Universitets Søndre Campus, så her er en god mulighed for at få rettet op på navngivningsfejlen fra 00'erne, hvor den nuværende DR Byen station oprindeligt fik navnet "Universitetet", da man oprindeligt regnede med, at KUA ville rykke derned. Desuden mener jeg ikke, at "Bryggebroen" er et særligt velvalgt navn til stationen ved Islands Brygge, da en bro har to sider, og mange nok forbinder "Bryggebroen" lige så meget med området omkring Fisketorvet, der jo netop har fået sin egen station "Havneholmen" på M4. Alternativt, hvis man ikke har lyst til at skifte navnet på den eksisterende Islands Brygge Station, foreslår jeg, at stationen ved Bryggebroen i stedet får navnet "Islands Brygge Vest".
- Stationen "Amager Strand" på M5 ændres til "Sundbyøster Plads": Jeg kan ikke forstå meningen med at kalde stationen her for Amager Strand, dels da der allerede er en Amager Strand station på M2 (skal den så ændre navn? Og til hvad?), dels da stationen her slet ikke ligger i nærheden af Amager Strand, men knap 2 kilometer herfra. I stedet er det jo oplagt at opkalde stationen efter den plads den ligger på; Sundbyøster Plads. I samme moment foreslår jeg at omdøbe endnu et af de mere kiksede stationsnavne fra M1/M2: Sundby Station, der ikke ligger særligt

centralt i Bydelen Sundby, og derfor med fordel kunne omdøbes til noget andet, for at undgå forveksling med Sundbyøster Plads; f. eks. "Digevej", "Amager Fælled" eller noget tredje.

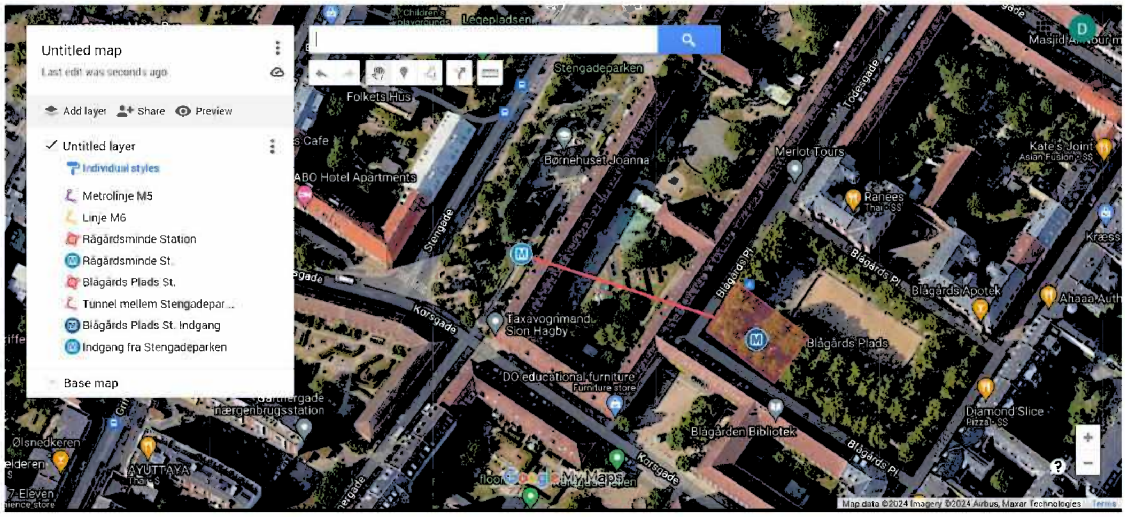
- Stationen ved Prags Boulevard Øst ændres til "Kløvermarken". Stationen her har sikkert arvet sin arbejdstitel fra den oprindeligt planlagte station ved Prags Boulevard. Imidlertid ligger den nuværende planlagte station slet ikke ved Prags Boulevard, men derimod i ingenmandslandet omkring TAP1. Desuden er Prags Boulevard en lang vej, der går helt fra Prøvestensbroen til Amagerbrogade omkring Centret og Amagerbro Station. At sætte verdenshjørnet "Øst" på hjælper imidlertid ikke meget, da der ikke i forvejen er en "Prags Boulevard Station" at forholde sig til (i øvrigt vil jeg mene, at den planlagte station snarere ligger *nord* for Prags Blvd. og ikke øst), og derfor vil dette navn nok forvirre mere end det vil forklare. Det mest nærliggende navn er efter min mening "Kløvermarken Station", da Kløvermarken ligger forholdsvist tæt på stationen, og desuden er en lokation, der allerede er kendt i København.

MATERIALE:

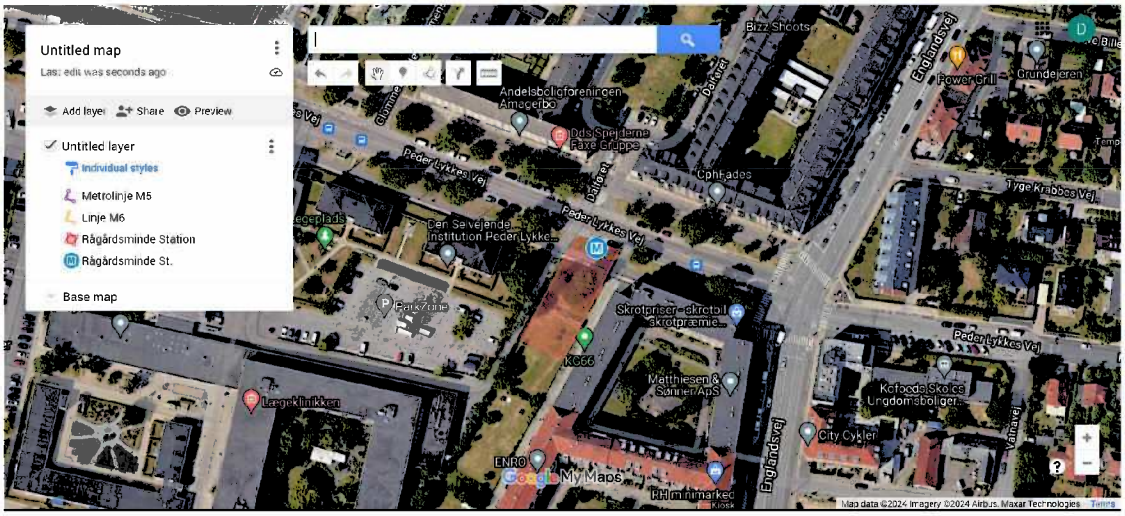
metro m5 hoering 2024 bilag part 4.pdf
metro m5 hoering 2024 bilag part 3.pdf
metro m5 hoering 2024 bilag part 2.pdf
metro m5 hoering 2024 bilag part 1.pdf

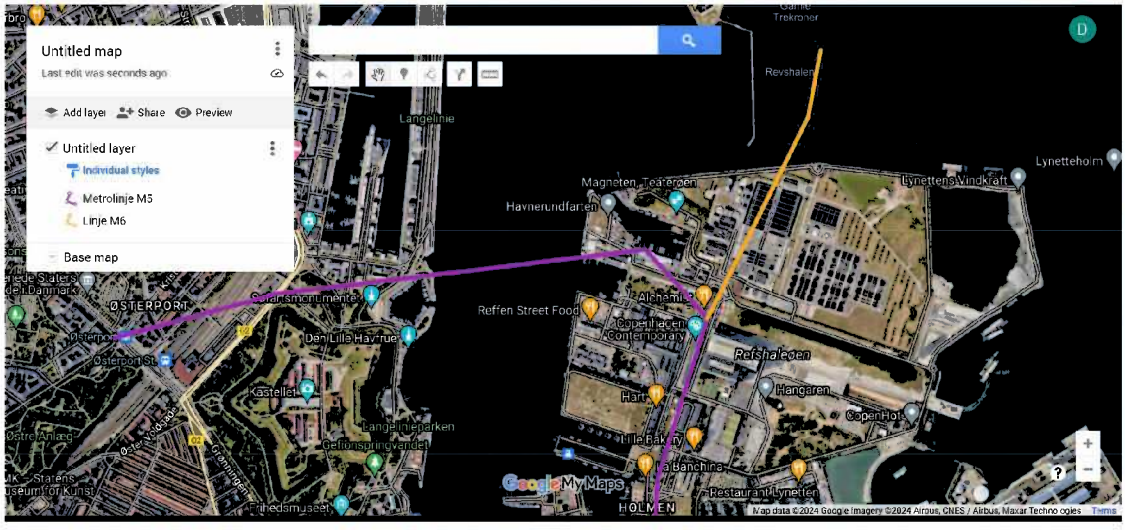


Variant med station på Blågårds Plads og ekstra indgang fra Stengadeparken.



Variant med station på Blågårds Plads og ekstra indgang fra Stengadeparken.


Untitled map
Last edit was seconds ago
Add layer
Share
Preview
Untitled layer
Individual styles
Metrolinje M5
Linje M6
Rågårdsminde Station
Rågårdsminde St.
Base map
Bizz Shoots
Englandsvej
Power Grill
Grundejeren
Andelsboligforeningen Amagerbo
Peder Lykkes Vej
Cphl-ades
Tyge Krabbes Vej
Den Selvejende Institution Peder Lykke...
Parkering
Skrotpriser-skrotbil-skrotpræmie...
KG66
Matthiesen & Sønner ApS
Lægeklinikken
City Cykler
ENRO
My Maps
Map data ©2024 Imagery ©2024 Airbus, Maxar Technologies
Terms


Untitled map
Last edit was seconds ago
Add layer
Share
Preview
Untitled layer
Individual styles
Metrolinje M5
Linje M6
Base map
Langelinie
Revshalen
Magneten_Teatergen
Havnerundfarten
Lynettehoim
Lynettens Vindkraft
ØSTERPORT
Reffen Street Food
Copenhagen Contemporary
Refshalegen
Hangaren
CopenHot
Den Lille Havfrue
Kastellet
Langeliniepark
Restaurant Lynetten
HOLMEN
Google My Maps
Map data ©2024 Google Imagery ©2024 Airbus, CNES / Airbus, Maxar Technologies
Terms

Svar til: Høring 64791 af: Sara Byrgesen

APPLICATION DATE
26. august 2024

SVARNUMMER
198

INDSENDT AF
Sara Byrgesen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64, 5. tv

HØRINGSSVAR

Forslag om at grave Metro 5 ned så de grønne områder kan bevares, til gavn for indbyggere og turister i København. Hvis der bliver bygget en metrostation i vandflyverhangaren ved flyhangargade på den måde vil man få i smukt rum til stationen og plads til butikker. Stationen kunne være en seværdighed i sig selv, som det ses i andre storbyer i Europa.

Svar til: Høring 64791 af: Herdis Gudbrandsdottir

APPLICATION DATE
26. august 2024

SVARNUMMER
197

INDSENDT AF
Herdis Gudbrandsdottir

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 62

HØRINGSSVAR

Høringsvar med argumenter for en boret tunnel, der tager hensyn til Københavns bynatur.

Hermed et uddrag af København kommunes præsentation af bynaturstrategien:

“Strategien Bynatur i København 2015-2025 skal hjælpe os til at nå de mål vi har om

- At skabe mere bynatur i København
- At øge kvaliteten af bynaturen i København

Den fastsætter derfor konkrete mål og indsatser, der skal lede til øget biodiversitet og kvalitet i grønne områder i København.“

https://byudvikling.kk.dk/byplanlaegning/bynatur-i-koebenhavn-2015-2025

Bynaturstrategien nævner bl.a.: Træpolitik, styrke biodiversiteten, skabe de bedste rammer for et aktivt byliv, krav om mere bynatur.

Hvordan harmonerer denne bynaturstrategi med at fælde alle vores store træer i den grønne kile, der løber bag Margretheholmsvej i forbindelse med anlægningen af M5? Hvordan kan det øge kvaliteten i de grønne områder i København at ødelægge grønne arealer og fylde en lystbådehavn halvt op?

Dette er grønne arealer, hvor der bor ræve, padder, flagermus, utallige insekter og fugle såsom skarv, rødhals, dompap, fiskehejre, knopsvane, gråand og silkehaler på træk.

Bynatur, hvor beboerne lever et aktivt byliv med adgang til havn, fodboldbaner, grønne gåture.

Hvordan kan man ignorere fortidens fejl og tale i kommunen om at omdanne Bispeengbuen til grønt område, samtidig med, at man planlægger en metrolinje, der tværer igennem grøn bynatur og igennem en sprudlende lystbådehavn?

I dette område planlægges det at 35.000 nye københavnere skal bo og leve, hvorfor bliver bynaturen og rekreative områder ikke passet på i denne byudvikling? Hvordan vil fremtidens københavnere

dømme dette byggeri?

Hvad er visionen bag Københavns bynaturstrategi? Er et grønt gadehjørne på Østerbro nok? Eller er der større ambitioner bag?

Kan vi være fælles om at værne om den bynatur vi allerede har? Værne om de mange store træer, værne om dyrelivet og de grønne områder?

En boret tunnel er måske dyrere her og nu, men bygger vi en by for investorere, der skal tjene hurtige penge, eller for de borgere, der bor her og de borgere som kommer? Skal naturen altid tabe i spørgsmål om økonomi?

Er bynaturstrategien mere end tomme ord?

MATERIALE:
traeer.jpg

traeer.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Robert Olsen

APPLICATION DATE
26. august 2024

SVARNUMMER
196

INDSENDT AF
Robert Olsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Kofoeds Skole

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Holmbladsgade 120

HØRINGSSVAR

Vedr. høring om miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Kofoeds Skole har modtaget Miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 og er glade for muligheden for at blive hørt.

I miljøkonsekvensrapport for M5 er foreslået, at der på den sydlige linje evt. skal være et afgreningskammer i Jenagade på Viasats parkeringsplads, alternativt kan dette bygges ved Lergravsparkensstation.

Kofoeds Skole har følgende kommentar til dette.

Støj og placering af afgreningskammer i Jenagade

Miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5 vil der i etableringsfasen være en byggeplads i Jenagade, da man skal lave en større udgravning i etableringsfasen. Dette vil betyde betragtelig støj i området omkring Jenagade.

Området er i de senere år blevet udbygget med mange nye boliger. I området ligger desuden en del virksomheder (kontorer) i Viasat bygningen, den gamle Philips bygning, Edisonbygningen og Telia i Holmbladsgade med op mod 1000 medarbejdere.

I en afstand af 200 – 300 meter ligger desuden 3 skoler; Den grønne friskole skole, Nordøstamager skole og den sociale institution Kofoeds Skole. Alle undervisningsmiljøer vil blive påvirket negativt.

Da man i det fremlagte materiale har skrevet, at det primære arbejdstidspunkt vil være i dagtimerne

vil der ikke være nogen tvivl om at byggeriet i Jenagade vil have stor påvirkning på skolernes undervisningsmiljø og arbejdspladsernes arbejdsmiljø.

Kofoeds Skole påpeger, at støjgenerne i området vil være betragtelig.

Trafik og placering af afgreningskammer i Jenagade

Med placering af et afgreningskammer i Jenagade vil tung trafik øges i hele området og føres ind i et område med butikker, restauranter, 3 skoler, 3 idrætshallen, boliger og erhverv.

Jenagade, Nyrnberggade og Strandlodsvej (efter de nye cykelstier er etableret) er alle smalle veje med parkeringspladser og dermed dårlige mulighed for trafikalt overblik.

Med butikker, skoler og idrætshal på Strandlodsvej, med Kofoeds Skole og idrætshal (Multihallen) i Jenagade og børn fra Nordøstamager skole og idrætshal i Holmbladsgade, som skal ind i boligområderne vil det være meget problematisk med den øgede tunge trafik. Det vil give en uhensigtsmæssig belastning og øget ulykke risiko ved placering af byggepladsen for afgreningskammeret i Jenagade.

En anden placering af afgreningskammeret end Jenagade bør findes.

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Demant

APPLICATION DATE
25. august 2024

SVARNUMMER
195

INDSENDT AF
Charlotte Demant

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 65

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende,

Jeg vil indledningsvis understrege min klare opfordring til, at metroen i Margretheholm nedgraves under jorden fremfor at blive etableret som en højbane. En nedgravet løsning er den mest hensigtsmæssige med hensyn til at bevare områdets natur, sikre adgangen til vigtige rekreative områder og opretholde den visuelle og æstetiske kvalitet af Margretheholm.

En højbane vil uundgåeligt medføre alvorlige konsekvenser for de sparsomme, men værdifulde naturområder, som Margretheholm rummer. Disse grønne områder spiller en kritisk rolle for både biodiversiteten og beboernes livskvalitet, og en højbane vil bidrage til deres ødelæggelse. Bevarelsen af naturen er afgørende for at sikre, at både nuværende og fremtidige generationer kan nyde disse områder.

Desuden vil en højbane skabe en fysisk barriere mellem Margretheholm og Margretheholmens Havn (Lynetten), en af Københavns vigtigste lystbådehavne, som også er hjemsted for et stærkt lokalmiljø. Havnen fungerer som et vigtigt samlingspunkt for både sejlere og områdets beboere, og det er derfor essentielt, at Havnen ikke forringes delvist opfyldes.

Trafikforstyrrelser i form af støj og luftforurening bør desuden minimeres så meget som muligt. En nedgravet metro vil i højere grad kunne beskytte beboerne mod disse gener, hvilket er vigtigt for at opretholde et sundt og behageligt miljø i Margretheholm.

Visuelt set vil en højbane forringe Margretheholms æstetiske værdi ved at skæmme udsigten og ændre det visuelle udtryk i området. Dette vil have en negativ effekt på områdets attraktivitet, som en underjordisk løsning i langt højere grad kan bevare.

Endelig vil en højbane kompromittere de rekreative områder, der bruges dagligt af beboerne til afslapning, motion og socialt samvær. En nedgravet metro vil sikre, at disse områder bevares intakte og fortsat kan fungere som vigtige grønne oaser i byen.

Af disse grunde opfordrer jeg kraftigt til, at metroen i Margretheholm nedgraves under jorden, da det

bedst balancerer behovet for effektiv offentlig transport med hensynet til naturen, beboerne og områdets æstetiske og rekreative værdi.

Med venlig hilsen,

Charlotte Demant

Svar til: Høring 64791 af: Jakob Demant

APPLICATION DATE
25. august 2024

SVARNUMMER
194

INDSENDT AF
Jakob Demant

BY
København k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 65

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapport for Metrolinje M5**

Til rette vedkommende,

Jeg indsender dette høringssvar som beboer i Margretheholm i forbindelse med den igangværende høring om etableringen af Metrolinje M5 gennem vores område. Mit indlæg har til formål at udtrykke min stærke opbakning til løsningen med at nedgrave metroen under jorden fremfor at etablere den som en højbane.

Margretheholm er præget af sparsomme, men yderst betydningsfulde naturområder, som allerede står over for betydeligt pres. En højbane vil uundgåeligt medføre ødelæggelse af en væsentlig del af denne natur, hvilket vil få alvorlige konsekvenser for både biodiversiteten og den generelle livskvalitet i området. Bevarelsen af de tilbageværende grønne områder er essentiel for at sikre, at både nuværende og fremtidige generationer kan nyde dem.

En højbane vil desuden afskære Margretheholm fra Lynetten, som er en central lystbådehavn i København med et stærkt lokalmiljø. Lynetten er ikke blot et populært tilholdssted for sejlere, men fungerer også som et samlingspunkt for beboerne i området. Adgangen til havnen er derfor af stor betydning, og en højbane vil desværre skabe en barriere mellem Margretheholm og denne vigtige havn.

Det er også afgørende at tage hensyn til den påvirkning, som trafik og store infrastrukturprojekter som en metro kan have på lokalbefolkningen. En nedgravet metro vil i langt højere grad minimere støj- og luftforurening, hvilket sikrer, at beboerne ikke dagligt generes af trafikkens negative sideeffekter.

Visuelt vil en højbane have en markant negativ indvirkning på Margretheholm. Den vil forstyrre udsigten og ændre det visuelle udtryk i hele området, hvilket vil forringe det æstetiske miljø, som gør Margretheholm til et attraktivt sted at bo. En underjordisk løsning vil i langt højere grad bevare områdets unikke karakter og æstetiske værdi.

Endelig vil en højbane påvirke de rekreative områder, som spiller en central rolle i vores hverdag. Disse områder er dagligt anvendt til afslapning, motion og som samlingspunkter for lokalsamfundet. En nedgravet metro vil sikre, at disse områder forbliver intakte og fortsat kan fungere som vigtige grønne oaser i byen.

På baggrund af ovenstående argumenter opfordrer jeg stærkt til, at metroen nedgraves under jorden i Margretheholm. Dette vil være den løsning, der bedst balancerer behovet for effektiv offentlig transport med hensynet til naturen, beboerne og områdets æstetiske værdi.

Med venlig hilsen,
Jakob Demant

Svar til: Høring 64791 af: Rebecca Waldmann

APPLICATION DATE
25. august 2024

SVARNUMMER
193

INDSENDT AF
Rebecca Waldmann

VIRKSOMHED / ORGANISATION
+4553843627

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58, 5th

HØRINGSSVAR

Hej,

Som beboer på Margretheholm er jeg bekymret over planerne om en overfladeletbane. Jeg vil derfor opfordre til, at letbanen i stedet graves ned som en underjordisk løsning. Dette vil beskytte områdets unikke kvaliteter og sikre beboernes trivsel.

1. **Bevarelse af livskvalitet:** En tunnel vil minimere støj, vibrationer og visuelle gener, hvilket er afgørende for de 3000 beboere på Margretheholm.

2. **Beskyttelse af grønne områder:** Ved at anlægge letbanen under jorden, undgår vi ødelæggelse af de rekreative grønne områder, som bruges dagligt af både børn og voksne.

3. **Beskyt Margretheholm Havn:** En underjordisk løsning vil bevare havnens funktion som et centralt rekreativt område og forhindre, at den forringes.

4. **Forbedring af ejendomsværdier:** En tunnel vil sikre, at ejendomsværdierne i området ikke falder, hvilket ville ske med en overfladeletbane.

5. **Langsigtet investering:** Selvom en tunnel kan være dyrere i anlæggelse, er det en bedre investering, da det reducerer fremtidige vedligeholdelsesomkostninger og sikrer en mere holdbar løsning.

Jeg håber, at mine synspunkter bliver taget i betragtning, og at der vælges en løsning, der bevarer

Margretheholms unikke karakter og beboernes livskvalitet.

Med venlig hilsen,

Rebecca

Svar til: Høring 64791 af: Anders Thorup-Jensen

APPLICATION DATE
25. august 2024

SVARNUMMER
192

INDSENDT AF
Anders Thorup-Jensen

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 58

HØRINGSSVAR

Hej,

Jeg skriver dette høringssvar for at udtrykke min bekymring over den foreslåede letbane på Margretheholm. Som beboer i området og med tanke på de potentielle konsekvenser for vores nærmiljø, vil jeg stærkt opfordre til, at letbanen i stedet graves ned som en underjordisk metro. Dette vil sikre, at de mange værdifulde kvaliteter, der gør Margretheholm til et attraktivt sted at bo, bevares.

1. Bevarelse af livskvalitet for beboerne

Margretheholm er hjemsted for omkring 3000 beboere, der nyder godt af områdets fred og ro. En underjordisk løsning vil minimere støj, vibrationer og visuelle gener, hvilket er afgørende for at bevare den høje livskvalitet, som vi værdsætter her i området.

2. Beskyttelse af grønne og rekreative områder

De grønne områder på Margretheholm er et centralt element i beboernes daglige liv. Disse områder bruges til rekreation, sport og afslapning og er afgørende for lokalsamfundets sundhed og trivsel. En nedgravning af letbanen vil sikre, at disse værdifulde rum ikke bliver ødelagt eller utilgængelige i årevis.

3. Bevarelse af Margretheholm Havn som et rekreativt område

Margretheholm Havn spiller en vigtig rolle som rekreativt område for både beboere og besøgende. En underjordisk metro vil beskytte havnens værdi og funktion, hvilket forhindrer en forringelse af dette unikke sted.

4. Reduktion af støj- og vibrationsgener

Støj og vibrationer fra en overfladeletbane vil uundgåeligt forstyrre hverdagen for Margretheholms beboere. En tunnel vil markant reducere disse gener både under og efter anlægsfasen, hvilket vil

sikre et mere fredeligt nærmiljø.

5. Forebyggelse af visuelle forstyrrelser

En overfladeletbane vil skabe en dominerende og unaturlig struktur, som vil forstyrre områdets æstetiske karakter. En underjordisk løsning vil bevare Margretheholms visuelle æstetik, hvilket er afgørende for at opretholde områdets charme.

6. Beskyttelse af biodiversitet og lokalt miljø

Margretheholm er hjem for en række dyre- og plantearter, som ville blive negativt påvirket af en overfladeletbane. Ved at vælge en underjordisk løsning kan vi i højere grad beskytte den lokale biodiversitet og bevare det naturlige miljø.

7. Forbedring af ejendomsværdier

Ejendomsværdierne i området vil sandsynligvis falde, hvis en højbane opføres tæt på boligerne. En underjordisk løsning vil derimod sikre, at boligerne bevarer deres værdi, hvilket er afgørende for områdets økonomiske sundhed.

8. Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter

Margretheholm har en rig historisk arv, som vil blive truet af en overfladeletbane. En tunnel vil beskytte både områdets æstetik og dets historiske betydning, hvilket er vigtigt for at bevare områdets unikke karakter.

9. Sikring af bæredygtig byudvikling

En underjordisk metro er mere i tråd med Københavns Kommunes strategi om at bevare og fremme grøn bynatur. Dette er en topprioritet for byens borgere, og en underjordisk løsning vil støtte en mere bæredygtig udvikling.

10. Beskyttelse af børns legemiljøer

Margretheholms grønne områder er essentielle for børns leg og udvikling. En højbane vil forringe disse områder, hvilket vil have en negativ indvirkning på børnenes udendørs aktiviteter. En tunnel vil sikre, at disse værdifulde rum bevares.

11. Beskyttelse af Margretheholm Havn mod opfyldning

Opførelse af en overfladeletbane kan kræve opfyldning af dele af Margretheholm Havn, hvilket vil ødelægge dens funktion som et rekreativt område. En underjordisk løsning vil bevare havnens integritet.

12. Undgåelse af tidligere fejl

Tidligere erfaringer fra andre dele af København, hvor metroen er ført over jorden, har vist negative konsekvenser for områdets sammenhængskraft og rekreative værdi. Disse fejl bør ikke gentages på Margretheholm.

13. Langsigtet økonomisk investering

Selvom en tunnel kan være dyrere på kort sigt, vil det være en bedre langsigtet investering. En underjordisk løsning vil reducere vedligeholdelsesomkostningerne og sikre en mere holdbar

infrastruktur.

14. Forbedring af fremtidig byudvikling

En overfladeletbane vil begrænse fremtidige udviklingsmuligheder på grund af støjniveauer og afstandskrav. En tunnel vil derimod muliggøre en mere fleksibel og fremtidssikret byudvikling.

15. Reduktion af risikoen for ulykker under anlægsfasen

Anlæggelse af en tunnel vil minimere den tunge trafik og transport af materialer, som ellers vil skabe farlige situationer og trængsel under byggefasen. Dette vil forbedre trafiksikkerheden i området.

16. Bevarelse af attraktive boligområder for børnefamilier

Margretheholm er et attraktivt sted for børnefamilier på grund af de grønne områder og adgang til natur. En underjordisk løsning vil sikre, at området forbliver attraktivt for familier.

17. Undgå opsplitning af byrum

En overfladeletbane vil skabe en fysisk og visuel opdeling af bymiljøet, hvilket kan reducere sammenhængskraften i lokalsamfundet. En tunnel vil bevare områdets tilgængelighed og sammenhæng.

18. Fastholdelse af Margretheholm som et familievenligt område

For at sikre, at Margretheholm forbliver et attraktivt boligområde for familier, er det afgørende at undgå en overfladeletbane. En tunnel vil beskytte de kvaliteter, der gør området specielt.

19. Forebyggelse af langvarige anlægsarbejder

Anlægsarbejdet vil være mindre invasivt og kortere varende, hvis metroen anlægges under jorden. Dette vil minimere forstyrrelserne for beboerne i området og reducere den samlede belastning.

20. Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet

En underjordisk løsning vil sikre, at Margretheholm Havn og de omkringliggende områder bevares som vigtige rekreative og miljømæssige ressourcer for beboerne.

Jeg håber, at mine bekymringer og forslag vil blive taget i betragtning under beslutningsprocessen. En underjordisk metro er ikke kun en bedre løsning for Margretheholm, men også en løsning, der vil sikre en bæredygtig og harmonisk udvikling af København.

Med venlig hilsen,
Anders

Svar til: Høring 64791 af: Lars Dahlager

APPLICATION DATE
25. august 2024

SVARNUMMER
191

INDSENDT AF
Lars Dahlager

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 114

HØRINGSSVAR
Vi er en familie på fire, der har boet på Margretheholm, siden de første huse blev bygget, og som elsker stedets ro, børnevenlighed og smukke placering op af Danmarks største selvbyggerhavn.
Det er et af de få steder i København, hvor man bekymringsfrit kan lade små børn løbe frit uden konstant opsyn. Det er en form for byudvikling, som viser vejen frem om, hvordan vi skal tænke og bygge boligområder i København: grøn, trygt og bæredygtigt i bredeste forstand.
Det er derfor med bestyrtelse, at jeg læser forslaget om en højbane, der skal skære sig tværs igennem området og fjerne forbindelsen til havet. En forbindelse, som i resten af mine børns barndom vil ødelægge området med støj, støv og ødelæggelse af de grønne områder, som de holder af og bruger.
Højbanen vil ødelægge vores enge, fjerne de store, gamle træer, fjerne legepladser og aktiviteter som bistader og højbede, ødelægge de gang- og løbestier, hvor vi ryster stressen af os, dræbe brombærkrat og biodiversitet, og fjerne eller forstyrre vores adgang til vores bådebro og sauna i havnen.
Det vil ødelægge den medlemsejede havn, jeg som bådejer har været med til at vedligeholde og forbedre.
Det vil permanent ændre karakteren af vores bydel.
Vi går ind for mere metro til københaverne men vi mener, at det er en lang bedre og mere fremtidssikret vej at anlægge metroen under jorden.
Det vil holde børnefamilier som os i området og i byen frem for at tvinge os til at søge ud i omegnskommunerne. Det vil løfte en vision af en by, der bygges langs vandet og skaber områder, der prioriterer mennesker frem for betoninfrastruktur.
Det vil også sikre, at den nærliggende Kløverparken - et nyt bilfrit boligområde - kan opnå sit potentielle som fremtidens måde at bygge på. Her vil en højbane også skæmme det forsøg.

Svar til: Høring 64791 af: sanne wiedemann

APPLICATION DATE
25. august 2024

SVARNUMMER
190

INDSENDT AF
sanne wiedemann

BY
København k

POSTNR.
1432

ADRESSE
margretheholmsvej 42, 5 th

HØRINGSSVAR



Når vi læser visionerne for Refshaleøen og Lynetteholmen støder vi på fotos som ovenstående med ord og tekst som *Ambitiøse i den grønne omstilling*, *Udvikle med plads til bynatur, bevægelse og stærke fællesskaber*, *Byrum af høj kvalitet*, *Mental sundhed*, *Klima i fokus*, *Kystlandskab til Københavnerne, Nye levesteder for dyr og planter.*

Når vi ser metroen ved Ørestad, så ser vi, hvordan en højbane ødelægger byen. At der er planer om at gentage det i København er ubegribeligt. Den løsning kan ingen være stolt af og det skriger til himlen, at det er både uambitiøst og uærligt ift. løfter og visioner.



Jeg håber, at I er socialt, økonomisk og miljømæssigt bevidste og visionære på byens vegne: under jorden med metroen. Den skal være her i over hundrede år, så vi og generationer efter os har fortjent en bæredygtig løsning.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Morten Vestergaard

APPLICATION DATE
24. august 2024

SVARNUMMER
189

INDSENDT AF
Thomas Morten Vestergaard

BY
Nordhavn

POSTNR.
2150

ADRESSE
Trelleborggade 10 4 tv 2150 Nordhavn

HØRINGSSVAR

Det er generelt positivt at man ønsker en ny metrolinje i København - metroen er et genialt transportmiddel og kæmpe succes for København. Generelt ønsker jeg mere metro og gerne til flere bydele.

Jeg har dog følgende kommentarer til den nye metrolinje:

1. Linjeføring - Det forekommer mig totalt mærkeligt, at man laver en metrolinje til en bydel der først er færdig om 20-30 år, alt imens men ikke prioriterer andre bydele uden metro (som f.eks. Brønshøj). Derudover forekommer det mærkeligt, at man i rapporten "påtænker" at afslutte linjen som en ring via Rigshospitalet, Stengade og Forum, men det har man ikke undersøgt? Hvorfor har man ikke undersøgt dette? men man undersøger en linje til en bydel der ikke findes. Man bør lave en etape 1 fra Østerport - Rigshospitalet - Stengade - Forum - København H - Bryggebroen - DR Byen - Amagerbrogade - Lergravsparken - Prags Boulevard. Dernæst når Lynetteholmen udformes mere og mere lave en etape 2 som viderefører den fra Prags Boulevard til Lynetteholmen og Østerport.

2. Andre bydele - Det bør undersøges om der kan laves et afgreningskammer eller en ny linje til andre bydele uden metro som f.eks. Brønshøj. Dette bør gøres inden man laver en linje til en fantasi-bydel der ikke er lavet endnu. Brønshøj er blevet tilbudt en letbane som de ikke ville have, og Københavns Kommune har afvist en letbane også. Argumentet med at der ikke kan byudvikles i Brønshøj køber jeg ikke - der bor mange mennesker derude og buslinjen 5C der kører derud er overfyldt og Nordens største buslinje. KOM IGANG!

3. Underjordisk metrolinje - Byg nu den nye linje underjordisk hele vejen - lad vær med at begå samme fejl som Ørestad med højbane - det ser rædselsfuldt ud og larmer. Brug nu de penge på at bygge den underjordisk hele vejen.

Vær nu lidt ambitiøse og skab en by med verdens bedste offentlige transport - metroen er genial og den gavner alle københavnere.

Svar til: Høring 64791 af: Anna elena Enggaard

APPLICATION DATE
24. august 2024

SVARNUMMER
188

INDSENDT AF
Anna elena Enggaard

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Flyhangargade 24

HØRINGSSVAR

Dette er et høringssvar til miljøkonsekvensrapporten i forhold til etablering af metro M5.
Grøn bynatur er blevet udpeget som allerhøjeste prioritet blandt kommunens borgere. Det fremgår af kommunens egen planstrategi for 2023. Det er derfor svært for mig at forstå, at man overvejer at henlægge en højbane i et område af dejlig grøn bynatur, der hver dag benyttes af mange mennesker. Det står i direkte kontrast til kommunens egen strategi. Margretheholm er blevet et ekstremt velfungerende og populært grønt område! Ikke kun for os, der bor her, men for en del andre Christianshavnere og for folk længere væk. Her er også mange turister og det er tydeligt, at området vises frem. Det er skønt med metro, men tænk nu langsigtet og grav den ned! Ørestad viser os hvor grimt det kan blive. Og hvor mennesketomt der bliver efterfølgende. Vi vil ikke have en Ørestad herude! Og vi håber politikerne er kloge nok til at se det. Her er mange mennesker herude nu af en grund - det er fordi der er dejligt, og et af de efterhånden sjældne grønne byrum, som vi alle har brug for!

Svar til: Høring 64791 af: Jeanne Thorsen

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
187

INDSENDT AF
Jeanne Thorsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 50

HØRINGSSVAR

Vedr højbane ved Margretheholm, som jeg er imod!

Den skal graves ned med følgende argumenter:

1. Bevarelse af livskvalitet for de 3000 beboere på Margretheholm.
2. Beskyttelse af grønne og rekreative områder.
3. Bevarelse af Margretheholm Havn som et rekreativt område.
4. Reduktion af støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen.
5. Forebyggelse af visuelle forstyrrelser i bybilledet.
6. Beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø.
7. Forbedring af ejendomsværdier ved at undgå en højbane.
8. Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter.
9. Sikring af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi.
10. Forebyggelse af ødelæggelse af børns legemiljøer og daglige aktiviteter.
11. Beskyttelse af Margretheholms Havn mod opfyldning og forringelse.
12. Undgåelse af gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad.
13. Opnåelse af en langsigtet økonomisk investering gennem en tunnel.
14. Forbedring af mulighederne for fremtidig byudvikling ved at undgå en højbane.
15. Reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen.
16. Bevarelse af områder, der er essentielle for børnefamilier i byen.
17. Beskyttelse mod en opsplitning af byrum, som en højbane vil forårsage.
18. Fastholdelse af Margretheholm som et attraktivt og familievenligt område.
19. Forebyggelse af langvarige og omfattende anlægsarbejder.
20. Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet mod forstyrrelser.

Uddybede Argumenter for at etablere en tunnelløsning

1. **Bevarelse af livskvalitet for de 3000 beboere på Margretheholm**: En underjordisk metro vil minimere støj, vibrationer og visuelle gener, hvilket er afgørende for at bevare den høje livskvalitet, som beboerne på Margretheholm nyder i dag.

2. **Beskyttelse af grønne og rekreative områder**: En tunnel vil sikre, at de grønne områder, der bruges dagligt af beboere til rekreation, sport og afslapning, ikke bliver ødelagt eller utilgængelige i flere år.

3. **Bevarelse af Margretheholm Havn som et rekreativt område**: Havnens funktion som et centralt rekreativt område vil blive bevaret, hvis metroen anlægges under jorden, hvilket forhindrer en forringelse af havnens værdi for beboerne.

4. **Reduktion af støj- og vibrationsgener under og efter anlægsfasen**: En underjordisk metro vil reducere den støj og de vibrationer, der ellers vil forstyrre beboernes hverdag både under konstruktionen og når metroen er i drift.

5. **Forebyggelse af visuelle forstyrrelser i bybilledet**: En tunnel vil bevare Margretheholms visuelle æstetik, da en højbane vil skabe en dominerende og unaturlig struktur i landskabet, som vil forstyrre områdets æstetiske karakter.

6. **Beskyttelse af biodiversitet og det lokale miljø**: Anlæggelse af en tunnel vil i højere grad beskytte det lokale dyreliv og flora, da indgrebet i naturen vil være markant mindre sammenlignet med en højbane.

7. **Forbedring af ejendomsværdier ved at undgå en højbane**: Ejendomsværdierne vil sandsynligvis falde, hvis en højbane opføres tæt på boligerne. En underjordisk løsning vil bevare værdien af boligerne i området.

8. **Bevarelse af områdets æstetiske og historiske karakter**: En tunnel vil beskytte Margretheholms historiske arv og æstetiske værdi ved at undgå en struktur, der deler og skæmmer området.

9. **Sikring af en bæredygtig byudvikling i overensstemmelse med kommunens planstrategi**: En underjordisk metro understøtter Københavns Kommunes strategi for at bevare og fremme grøn bynatur, som er en topprioritet for byens borgere.

10. **Forebyggelse af ødelæggelse af børns legemiljøer og daglige aktiviteter**: Margretheholms grønne områder er centrale for børns leg og udvikling. En højbane vil forringe disse områder, hvilket vil have en negativ indvirkning på børnenes muligheder for udendørs aktiviteter.

11. **Beskyttelse af Margretheholm Havn mod opfyldning og forringelse**: Hvis metroen anlægges over jorden, vil det kræve opfyldning af dele af havnen, hvilket vil ødelægge dens funktion som et rekreativt og maritimt område.

12. **Undgåelse af gentagelse af fejl fra Amager og Ørestad**: Erfaringer fra andre dele af København, hvor metroen er ført over jorden, har vist negative konsekvenser for områdets sammenhængskraft og rekreative værdi. Disse fejl bør undgås på Margretheholm.

13. **Opnåelse af en langsigtet økonomisk investering gennem en tunnel**: En underjordisk løsning er en bedre langsigtet investering, da det vil reducere vedligeholdelsesomkostninger og sikre en mere holdbar løsning for byens infrastruktur.

14. **Forbedring af mulighederne for fremtidig byudvikling ved at undgå en højbane**: En højbane vil begrænse fremtidige udviklingsmuligheder på grund af afstandskrav og støjniveauer, hvilket kan forhindre videreudvikling af området.

15. **Reduktion af risikoen for ulykker og trafikgener under anlægsfasen**: Anlæggelse af en tunnel vil minimere den tunge trafik og transport af materialer, som vil påvirke trafiksikkerheden og skabe trængsel i området under byggefasen.

16. **Bevarelse af områder, der er essentielle for børnefamilier i byen**: Margretheholm er et attraktivt sted for børnefamilier på grund af dets grønne områder og adgang til natur. En højbane vil forringe disse kvaliteter og gøre området mindre attraktivt for børnefamilier.

17. **Beskyttelse mod en opsplitning af byrum, som en højbane vil forårsage**: En højbane vil skabe en fysisk og visuel opdeling af bymiljøet, hvilket kan reducere sammenhængskraften i lokalsamfundet og gøre området mindre tilgængeligt.

18. **Fastholdelse af Margretheholm som et attraktivt og familievenligt område**: For at sikre at Margretheholm forbliver et attraktivt boligområde for familier, er det afgørende at metroen føres under jorden, så områdets unikke kvaliteter bevares.

19. **Forebyggelse af langvarige og omfattende anlægsarbejder**: Anlægsarbejdet vil være mindre invasivt og kortere varende, hvis metroen anlægges under jorden, hvilket vil minimere forstyrrelser for beboerne i området.

20. **Beskyttelse af havnemiljøet og beboernes livskvalitet mod forstyrrelser**: En underjordisk løsning vil sikre, at Margretheholm Havn og de omkringliggende områder bevares som vigtige rekreative og miljømæssige ressourcer for beboerne.

Svar til: Høring 64791 af: Marianne Jul-Rasmussen

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
186

INDSENDT AF
Marianne Jul-Rasmussen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68

HØRINGSSVAR

I har fået mange høringssvar fra naboer her på Margretheholm - jeg har læst mange af dem, og jeg er bare så enig i alle de bekymringer og indvendinger imod en metrohøjbane hen over vores dejlige område, som høringssvarene giver udtryk for.

Jeg kan nok ikke bidrage med nye argumenter, men blot understrege hvilken stor fejl det vil være, ikke at føre metroen under jorden.
Tænk på alle de steder i Danmark og i udlandet, hvor højbaner skæmmer boligområder og hindrer fri adgang til naturen for børn og voksne. Flere steder har man valgt at lægge eksisterende højbaner under jorden. Det er mange penge man ville have sparet, hvis man havde gjort det fra starten.
Jeg håber inderligt at vi slipper for at samme fejl bliver begået på Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Kirsten Lund Hermansen

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
185

INDSENDT AF
Kirsten Lund Hermansen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 52

HØRINGSSVAR
Jeg skriver for at udtrykke mit store ønske om at bevare de grønne åndehuller og bynatur i København. I den forbindelse vil jeg meget opfordre til, at man prioriterer at bygge metrolinje 5 under jorden og ikke som en højbane over jorden.

Jeg bor på Margretheholm i København og nyder hver dag at bo i et område, hvor der er grønne områder og hvor mine børnebørn kan lege, spille fodbold og færdes trygt.

Når jeg idag kigger ud ad mit vindue, så kigger jeg ud på grønne områder, hvor børn leger. Jeg kan også se den fineste lille lystbådehavn. Det vil alt sammen blive ødelagt med en metro over jorden. Linjeføringen er nemlig planlagt, så højbanen vil køre lige uden for mit (og mine mange naboer i Udsigtens) vinduer.

Jeg mener at al erfaring - ikke mindst fra metroen på Amager - har vist os, at en metro hører til under jorden og ikke over jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Mette Sattrup

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
184

INDSENDT AF
Mette Sattrup

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 6

HØRINGSSVAR

Kære beslutningstagere

Jeg skriver dette høringssvar som beboer på Margretheholm, hvor jeg bor sammen med min familie bestående af min ægtefælle og vores to børn på 13 og 8 år. Vi har boet her i 10 år og vi elsker Margretheholm. Oprindeligt var vores plan at flytte uden for byen, for at komme tæt på grønne områder og et trygt miljø for vores børn, hvor de kunne lege frit uden at skulle bekymre sig om trafik og andre storbygener. Da vi fandt Margretheholm, fandt vi imidlertid den perfekte kombination af byliv og natur, og det har holdt os her i København.

Vi er begejstrede for tanken om mere metro i København. Men vi er stærkt bekymrede over de konkrete planer om at føre Metrolinje 5 som en højbane igennem Margretheholm. Dette vil nemlig få alvorlige konsekvenser for de rekreative områder og den unikke atmosfære, som Margretheholm tilbyder.

Ødelæggelse af rekreative områder

Margretheholm er kendetegnet ved sine grønne områder, hvor vores børn kan spille fodbold, bygge huler og lege frit. Disse områder er afgørende for vores dagligdag og for de mange børnefamilier, der har valgt at bosætte sig her. Hvis en stor del af disse værdifulde grønne områder bliver inddraget til fordel for metrobyggeri og efterfølgende en højbane, vil det ikke kun reducere den mængde af grønt område, som vi har adgang til på Margretheholm. Det vil også være meget imod kommunens strategi og at skabe mere grøn bynatur.

Margretheholms havn og områdets identitet

Margretheholms havn er en integreret del af vores livskvalitet her i området. Vi tager aftenture ved havnen, og vores børn nyder at være tæt på vandet, hvor vi også har en lille båd. Ifølge de nuværende planer vil den vestlige halvdel af havnen blive brugt som byggeplads, hvilket betyder, at den inderste del af havnen vil blive fyldt op, og fire broer vil blive fjernet. Dette vil ikke blot forringe havnens funktionalitet og charme, men også fjerne en vigtig del af det liv og den aktivitet, der gør Margretheholm unikt. Havnen fungerer som et samlingspunkt og skaber liv i lokalsamfundet. At fjerne

eller forstyrre dette samlingspunkt vil have langvarige negative konsekvenser for vores nærmiljø og fællesskabet her.

Metroen over jorden versus under jorden

Ved at føre metroen som en højbane over jorden, vil infrastrukturen uundgåeligt gennemskære og fragmentere Margretheholms boligområder og rekreative arealer. Erfaringer fra andre steder, som Ørestad og strækningen fra Øresund station til Lufthavnen, viser, at højbaneanlæg har tendens til at skabe støjforurening, skyggevirkninger og en visuel barriere, der skader områdets æstetik og livskvalitet. En højbane kan også skabe usikkerhed for de lokale beboere og deres børn, da tilstedeværelsen af storstilet infrastruktur tæt på legepladser og boligområder kan føre til et øget risikoniveau.

I modsætning hertil vil en metro i tunnel under jorden bevare de rekreative og grønne områder, som vi alle værdsætter, og sikre, at vi fortsat kan have glæde af de naturskønne og trygge omgivelser, der gør Margretheholm til et attraktivt sted at bo. Dette vil afbalancere behovet for klimavenlig kollektiv transport med nødvendigheden af at bevare bynatur og lokal livskvalitet.

En opfordring til balance og hensyn

Vi er sikre på, at mange familier herude er begejstrede metrobrugere, og vi støtter en udvidelse af metronettet. Dog beder vi indtrængende om, at der tages hensyn til de værdier, der har gjort Margretheholm til et særligt og attraktivt område. Ved at vælge en løsning, der fører metroen i en tunnel under Margretheholm, kan vi finde den nødvendige balance mellem klimavenlig transport og bevarelsen af de livskvaliteter, der holder familier som vores i København.

Vi håber, at beslutningstagerne vil tage vores bekymringer til efterretning og vælge en løsning, der bevarer Margretheholms grønne områder og havnemiljø. Dette vil ikke blot beskytte vores lokalsamfund, men også fremme en byudvikling, der respekterer både natur og byliv.

Med venlig hilsen,

Mette Sattrup

Svar til: Høring 64791 af: Anette Oelrich

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
183

INDSENDT AF
Anette Oelrich

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 60

HØRINGSSVAR

jeg har vedlagt en fil ang. høringssvaret

Svar til: Høring 64791 af: Viksi Jønsson

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
182

INDSENDT AF
Viksi Jønsson

BY
København S.

POSTNR.
2300

ADRESSE
HF. Engvang 120

HØRINGSSVAR

Vedr. Metrolinje M5

Valget er for mig ikke svært, den skal selvfølgelig under jorden!

Det vil være en skam at ødelægge de fine grønne områder samt havnemiljø vi har på Margreteholmen.

En dyrere løsning, ja. Med alle de tilflyttende skattebetalere til kommunen, har vi vel også råd til at tænke os om.

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Fajerson

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
181

INDSENDT AF
Henrik Fajerson

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Skanska i Skåne

BY
Malmö

POSTNR.
21537

ADRESSE
Pulpetgatan 20

HØRINGSSVAR

See attached file.

MATERIALE:
remissvar m5 skanska i skaane.pdf

SKANSKA

General

2024-08-23

Remissvar M5
Version: 1

Our Contact:
Henrik Fajerson
+46-70-661 50 85
Henrik.fajerson@skanska.se

Address:
Pulpetgatan 20
215 37 Malmö

Remissvar M5 – till förmån för Öresundsmetron

Skanska anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

Skanska förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Skanska framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport (se bild).

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen. Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

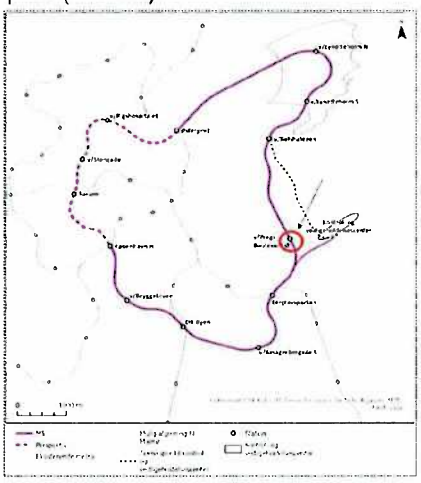


Bild: Malmö stad 2024. Bearbetad illustration förgreningskammare.

Prognosen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det vill Skanska framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse. Sammanfattningsvis framhåller Skanska att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5.

Skanska vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.

Malmö 2024-08-23

Skanska i Skåne
Genom Henrik Fajerson

Svar til: Høring 64791 af: Camilla Esbensen

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
180

INDSENDT AF
Camilla Esbensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 5tv

HØRINGSSVAR
Kære beslutningstagere,
Jeg skriver til jer som beboer på Margretheholm, hvor jeg har boet i knap fire år. Som mange andre her har jeg valgt at slå mig ned i dette område på grund af den unikke kombination af byliv og grønne, rekreative omgivelser. Det er netop denne balance, der gør Margretheholm til et attraktivt og særligt sted for både beboere og besøgende. Derfor er jeg dybt bekymret over planerne om at etablere en metro som højbane gennem vores nærområde.
En overjordisk metro vil have en række alvorlige konsekvenser for Margretheholm. Først og fremmest vil det visuelt skæmme området, hvor de åbne grønne områder og den smukke havn udgør en essentiel del af områdets karakter. En højbane vil uundgåeligt dominere bybilledet, skære gennem vores grønne arealer og ødelægge den fred og ro, som vi i dag nyder. Støjforurening fra en højbane vil desuden påvirke vores livskvalitet, da mange af vores boliger vil ligge tæt på banen, hvilket vil forstyrre vores hverdag – især for familier med små børn.
Der er allerede gjort mange erfaringer med højbaneløsninger andre steder i København, hvor de har vist sig at have negative konsekvenser for det omkringliggende miljø og byområdernes æstetik. Jeg vil derfor kraftigt opfordre jer til at tage ved lære af disse erfaringer og i stedet vælge en tunnel-løsning for metroen på Margretheholm.
At grave metroen ned vil bevare de grønne områder og sikre, at Margretheholm fortsat kan være det åndehul, som både beboere og besøgende sætter så stor pris på. En tunnel vil også være en mere robust og fremtidssikret løsning, der bedre kan modstå de klimaforandringer, som København står overfor, herunder ekstreme vejrforhold som storme og oversvømmelser.
Margretheholm har et enormt potentiale for udvikling som en grøn og attraktiv bydel i København, men det kræver, at vi træffer beslutninger med omtanke for både nuværende og kommende generationer. En metro i tunnel vil ikke blot bevare områdets karakter og grønne værdier, men vil også være en investering i

en bæredygtig og harmonisk byudvikling.
Jeg håber derfor inderligt, at I vil genoverveje de nuværende planer og vælge en nedgravet løsning for metroen. Det vil sikre, at Margretheholm fortsat kan være et attraktivt sted at bo og besøge, hvor byliv og natur kan eksistere i harmoni.
Med venlig hilsen,
Camilla Esbensen
Beboer på Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Marianne

APPLICATION DATE
23. august 2024

SVARNUMMER
179

INDSENDT AF
Marianne

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholm

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne fremføre en række argumenter for en løsning med en tunnelbaseret Metro fremfor som en højbane.

- Med en tunnel undgår man en højbane, der vil skabe en dominerende og visuelt forstyrrende struktur i bybilledet.
- Områdets historiske og æstetiske værdi vil bevares med en tunnelløsning, hvorimod en højbane vil kunne forstyrre den eksisterende karakter.
- En tunnel er i overensstemmelse med kommunens planstrategi om en bæredygtig by, hvor grønne områder og bymiljøet prioriteres. De grønne områder er essentielle for børns leg og udvikling, og en tunnel vil sikre, at disse områder ikke forringes af metrobyggeriet.
- Der bør drages læring af fejlene fra tidligere projekter, hvor overjordiske metroløsninger har skadet byens sammenhængskraft og rekreative miljøer.
- En tunnel vil være en mere økonomisk bæredygtig løsning, som på sigt vil spare vedligeholdelsesomkostninger og skabe bedre vilkår for byens infrastruktur.

- En højbane vil begrænse fremtidige udviklingsmuligheder på grund af krav til afstand og støjreduktion, hvilket en tunnel undgår.
- En underjordisk metro vil minimere de gener, der ellers kunne forstyrre beboerne både under byggeriet og i den daglige drift bagefter.
- Margretheholm tiltrækker børnefamilier med sine grønne områder og naturen tæt på. En højbane vil forringe disse kvaliteter.
- En underjordisk metro vil føre til mindre forstyrrelser og kortere anlægsarbejde sammenlignet med en højbane.
- Havnen vil blive beskyttet mod opfyldning og ødelæggelse, hvilket ville være nødvendigt med en højbane.
- En tunnelløsning vil sikre, at havnen forbliver en central rekreativ og miljømæssig ressource for københavnerne og turister.

Jeg håber virkelig I vil tage ovenstående argumenter med i jeres videre drøftelser og beslutninger.
På forhånd tak for jeres tid.
Mvh. Marianne

Svar til: Høring 64791 af: Nina Mathiesen

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
178

INDSENDT AF
Nina Mathiesen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 5

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmen er jeg meget bekymret for at en metrolinje over jorden vil ødelægge de fantastiske kvaliteter i vores område som vi har glæde af i dag og som mange forhåbentlig kan få glæde af i fremtiden når den nye byudvikling på refshaleøen bliver en realitet. Adgangen til vandet og grønne områder er helt særligt for vores område, og en metro over jorden vil ødelægge dette. Jeg er meget forundret over at der i rapporten står at området bag Margretheholmen bruges til at "gå ture og lufte hund". Dette er simpelthen en kraftig (og nærmest fornærmende) undervurdering af de aktiviteter der foregår i området og områdets betydning for beboerne. Her er træningshold, fodboldbane til områdets børn, sauna, bålplads, havneaktiviteter, der er startet en ny spejdergruppe op med familiespejder, rollespil, aktiviteter mm. Derudover har området en virkelig fin natur med mange gamle træer og varieret beplantning - noget som ikke ses mange steder i København K. Til sidst vil jeg sige at det er et kæmpe tab for området hvis der opfyldes i Lynettens lystbådehavn. Stedet har en helt særlig selvbyggerkultur og er et udflugtsmål og rekreativt område for alle beboere. Det undrer mig at vi beboere skal stilles ringere end resten af København hvor metroen er lagt under jorden, medmindre den har været planlagt fra start som i ørestad. Vi bor her nu, det er vores hjem, det er vores børns legearealer. Jeg er ikke imod hverken byudvikling på refshaleøen eller lynetteholm, men jeg synes det er arrogant og urimeligt overfor de mange mennesker der allerede bor her at fjerne de rekreative kvaliteter ved at bygge en højbane. Jeg ønsker at metroen graves ned, det er den eneste rigtige løsning for områdets fremtid, for de nuværende beboere og for de kommende beboere i de nærtliggende byudviklingsområder.

Svar til: Høring 64791 af: Caspaar

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
177

INDSENDT AF
Caspaar

BY
Gentofte

POSTNR.
2820

ADRESSE
Vangedevej

HØRINGSSVAR

Det er helt genialt! Som metroselskabet selv har foreslået på et tidspunkt, så kan man tage inspiration fra togbyggeri i Kina hvor tog kommer buldrende ind igennem et 19 etagers boligbyggeri og hvor det kun larmer lige så meget som en standard opvaskemaskine der kommer bragende igennem din lejlighed! Se bare her: https://www.facebook.com/photo/?fbid=1702835523115727&set=a.769791866420102

Dette skal da bare kopieres på Margretheholmen.

Det er fremragende og viser at Metroselskabet virkelig tager støjgener seriøst!

Svar til: Høring 64791 af: Jette Duckert

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
176

INDSENDT AF
Jette Duckert

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 46, 7. th

HØRINGSSVAR

Jeg bor på Margretheholm og har nu gjort det i 8 år. Jeg er blevet boende herude på grund af det unikke grønne område og at området er tæt på vand og havnen.

Det er lidt nedladende, at området i Miljøkonsekvensrapporten kun beskrives som et sted, hvor man går tur og lufter hund! Området er så meget mere end det. Der foregår mange forskellige aktiviteter og arrangementer for både børn og voksne. Der leges, spilles spil, fanges krabber, dyrkes motion, snobrød over bål og diverse sociale arrangementer alt efter årstiden. Det er en lease for sjælen at kunne kigge på grøn natur og vand i stedet for at kigge på en betonklods af en metrohøjbane!

Herudover vil jeg meget heller høre på fuglefløjt, voksne og børns leg og hundes gøen end støj fra et metrotog, der kører forbi hver 2.-4. minut ude foran vinduet.

Grøn "bynatur" er en høj prioritet blandt Københavns borger, viser en undersøgelse Københavns Kommune selv har foretaget. Det er derfor vigtigt at bevare et af disse unikke områder, som der ikke er for mange af, hvis det stadig skal være attraktivt at blive boende i kommunen uanset hvem man er.

Hvis I politikere vælger løsningen med en højbane, er I med til at ødelægge det helt unikke område herude, som vi er mange herboende, øvrige københavnere og turister der nyder godt af.

VÆLG TUNNELLØSNINGEN!

Med venlig hilsen

Jette Duckert

Svar til: Høring 64791 af: Ole Rasmussen

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
175

INDSENDT AF
Ole Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Christianshavnernet

BY
Vejby

POSTNR.
3210

ADRESSE
Stationsvej 45

HØRINGSSVAR

Portalen kan stadig nå at gøre den tilfredshedsundersøgelse af bylivet i Ørestad og dens højbanemetro tilgængelig, som blev gennemført for nogle få måneder siden. Undersøgelsen var meget omfattende og spurgte indgående til ens kendskab til By & Havn som administrator af Ørestad og metroen. Kun en positiv undersøgelse fra 2009 synes at være tilgængelig, Er ikke medtaget i den historik jeg har lagt op den 16 august, eller den opdaterede udgave.

MATERIALE:
m5 metro hoering.pdf

Jeg har aldrig forstået metroprojektet. Hverken dens finansiering eller dens linjeføring. Til gengæld har jeg til fulde forstået, hvorfor Kramer fik udarbejdet prognoser efter OTM-modellen, da de skulle bruges til at sikre metroens finansiering. Da Ørestadsmetroens M1 åbnede i 2002 viste det sig straks at tallene i prognoserne var vildt overdrevene. M1 metrostrækningen til Vestamager havde i 2002 beskedne 3.500 brugere dagligt.

Lars Engberg efterfulgte Kramer som overborgmester i 2004, og han fortsatte ufortrødent i samme spor. Han fik metroen udvidet med M3 City Ringen som har 17 stationer på 15,5 kilometer, og som blev påbegyndt i 2009. Strækningen åbnede i 2019 med tog i begge retninger, og 12 minutter som maksimal rejsetid mellem 2 stationer. Den skal have kostet 21,3 milliarder i anlægsomkostninger.

Da Kastrup lufthavn den 28. september 2007 (link til historik og prognoser) fik koblet M2 på M1 til Vestamager blev passagertallene hurtigt forbedret væsentligt. Til gengæld er der med lufthavnens vokseværk opstået kapacitetsproblemer. Det betyder overfyldte tog til og fra lufthavnen, og om et øjeblik kræver metroen vedligeholdelse, og der skal indkøbes nyt materiel.

Apropos lufthavnen, så har den haft en passagerfremgang siden 2007 på omkring 7 – 8 millioner, men det er tvivlsomt om SAS kan overleve, da selskabet i mere end et årti ikke har tjent penge. Flere af de direkte ruter ud af Kastrup kan være i fare for at forsvinde, og hvilken situation det efterlader de mange virksomheder i, som er afhængige af direkte ruter, det er i skrivende stund uvist. Men uden lufthavnspassagererne risikerer metroen en kæmpe økonomisk lussing. Nok også derfor Finansministeren er så gavmild! Til gengæld risikerer de virksomheder, som ikke er afhængige af en lufthavn, at flytte væk fra den uløselige trængsel, som fx DSB på Kalvebod Brygge har gjort.

Kramers metroprojekt i 1999 var et forsøg på at gentage TOR-modellen. En lang række ejendomme i København blev af Kramer sat til salg hos Tor til en forud aftalt mindstepris i 1994. Det viste sig hurtigt, at København havde overvurderet værdien af de 235 ejendomme, og 19.000 lejeboliger som stod på Tors salgsliste. De blev til stor fortrydelse solgt for en slik, og statens garantistillelse fik den konsekvens, at mange fik sig en billig andelsbolig på Statens regning. En billig bolig som det siden er blevet umuligt at opdrive. Landets skatteborgere var med den manøvre med til at betale den københavnske gæld, og for Kramer var TOR-modellens statsgaranti værd at afprøve nok engang på hans prestigeprojekt, en metro i København.

Han insisterede på en metro i Ørestad, som skulle få virksomheder til at vælge provinsen fra, og han baserede indtægterne i metroen på OTM-prognosen. Et eklatant fejlskøn, for virkeligheden viste efterfølgende, at Ørestadsmetroen var en dundrede underskudsforretning, som førte til en retssag om ejerskabet af Københavns Havn. Staten vandt. Det førte til, at By & Havn dagens lys, og med statens accept fik selskabet i opdrag at sælge de arealer i havnen, som staten ejede. By & Havns filosofi var, at kun mere metro kunne redde økonomien i den eksisterende metro. Underskud og Københavns Havns arealer blev først overdraget til Arealselskabet, og året efter til By & Havn. Med Kramer for bordenden blev de frigjorte arealer solgt i et rask tempo.

En havn af muligheder er således realiseret af kommunen selv, og grundene blev solgt efter først til mølle-princippet. I dag er arealerne plastret til med domiciler, foreninger og eksklusive ejerboliger, hvor flere er bygget på kunstige ø'er. Penge til mere metro var åbenlyst vigtigere end havnens muligheder. De planlagte boliger på Amager Fælled i Ørestad blev lagt på is, og udbygningen sat på pause i mere end 20 år. Men som tiden gik blev københavnerne opmærksomme på naturværdierne

og Amager Fælled og Stejlebakken endte som et stridsspørgsmål i retten, hvor metroen vandt. Tilbage står, at havnens grundsalg ikke har ført til nævneværdige forbedringer af metroens økonomi, og skal man være venlig, så har By & Havns grundsalg ikke øget den omfattende pendling væsentligt, men heller ikke forbedret Københavns trængselsproblemer.

Amagermetroen er bygget som en højbane for en nedgravet metro havde været mindst 3 gange så dyr. Højbanen er ført langs DR-byen og Bellakvarteret til en ny bydel, som oprindelig var tænkt som en bilfri bydel. Ørestad har derfor kun fået én gennemkørselsvej til Kalvebod Fælled. Fra Amager Fælled i nord, forbi Bella Centret til Kalvebod Fælled i syd med Fields midt imellem. Vejen er anlagt med et spor i begge retninger, og er præget af mange indsnævringer, bump, lyskryds og afstikkere til blindgyder. En labyrint for de fleste. Royal Arena med plads til mere end 17.000 gæster, fik en central plads ved Fields med adgang fra motorvejen. Udviklingen af Ørestad er så ikke gået helt som oprindelig planlagt.

Nordhavnsmetroen, med endestation i frihavnen på ØK's Orientkaj, er bygget efter samme princip, som en højbane, men her har By & Havn forlods sikret sig, at de 3.000 borgere som forventes at tilflytte området skal, udover de billettilskud alle betaler til metroen, også skal betale 900 mio. kroner i metroskat. Skatten pålægges ens husleje. En skat fremtidens beboere i hele Nordhavnen, og på Lynetteholm nok må forvente også at skulle betale.

I Ørestad burde den langt billigere letbane være anlagt i gadeplan, med en skinneføring lagt i en grøn allé fra City til Kalvebod Fælled, i en slags moderniseret udgave af Frederiksberg allé i nyt design, og på begge sider af selve letbanen med plads til kontorer og boliger, suppleret med et pulserende caféliv, butiks- og forretningsliv. En letbane ville have betydet flere stop, kortere gåafstande, færre biler, en mere fleksibel kapacitet, en bedre økonomi, en mere familievenlig bydel, og ikke mindst et langt mere levende lokalmiljø.

Hvorfor skal metroen og ikke fornuften bestemme Københavns byudvikling?

Men nej, metroen styrer byplanlægningen, og Ørestad skulle have en højbanemetro. Virkeligheden i dag er, at den hverken er rentabel eller bilfri. Nu er By & Havn sat i verden for at tjene penge. Så i stedet har de fundet ud af at spinne guld på bydelens biler, som kun må parkere i By & Havns parkeringshuse. Den eneste af By & Havns aktiviteter som har overskud. Ikke særlig beboervenligt, da alle bliver flået af eksorbitante parkeringsafgifter, og mange af de yngre generationer bosat i Ørestad betragter da også deres ophold i Ørestad som et transitophold. Bydelen fremstår som institutionaliseret i et trafikalt klondike, har kun få dagligvarebutikker, og et lokalt liv uden en klar identitet og uden atmosfære. Det spiller ikke i bydelen.

For at skabe en bedre rentabilitet i metroen argumenteres, at folk skal bo tættere, og fremme stationsnærheden. Fremover skal huse bygges med flere etager for højhuse er lig med potentielt flere betalende passagerer i metroen, og nogen argumenterer såmænd, at når flere mennesker bor tæt sammen, så vil huspriserne falde. I skyndingen har flere ejendomme i Ørestad vist fået et par etager ekstra. Men priserne på boliger stiger fortsat, og det kan flere højhuse eller Lynetteholm næppe ændre på. Mange boliger er uden bopælspligt, mange udlejes kun til expat's, er den billig så fremlejes den, og byens mange singler bor kun småt, som de slås om med de mange studerende med studiestart hvert år gør, og begge parter nærmest flås i husleje af griske udlejere, som næppe frivilligt afstår fra deres indkomst. SKATs ny ejendomsvurderinger sikrer, at det kun bliver endnu

dyrere i fremtiden, og Airbnb indtog i brokvartererne har ikke just hjulpet på prisudviklingen. Hele boligmarkedet er skævvredet af modsatrettede interesser, og det står næppe til at ændre.

Metroen har også fået ben. Først M4, og nu er M5 til den kunstige Ø Lynetteholm på tale. Staten har med Sydhavnsbenet til gengæld besluttet, at melde sig helt ud af projektet.

M5 benet sniger sig behændigt udenom Holmens mange institutioner, udenom Operaen & Mærsk på Nordre Toldbod, hvor By & Havn også har hovedsæde. Hvem husker ikke Kramer holde hof på Lumskebugten. Ingen metro til Holmens eksklusive boliger, til Forsvaret på Nyholm, og det mere afsides Margretheholm. Har man adresse dér må man tage en cykel eller bruge en vandcykel, for biler bliver der vist ikke afsat megen plads til i fremtiden Operaen har dog med en ny park anlagt et underjordisk p-anlæg.

Hospitalerne indgår ikke i infrastrukturen, hvilket absolut ikke er en hensigtsmæssig byplanlægning. M4 stopper på Køgevejen. Hospitalerne i Hovedstaden har ellers tæt på 2 mio. ambulante besøg om året, og de har alle store parkeringsproblemer, til personale, til brugere og til andre gæster, og er for svært tilgængelige. Ufatteligt.

Ingen betjening af Holmen og Hovedstadens hospitaler er mig en gåde, og de områder indgår ikke i Metroselskabets statistik som siger, at Metroselskabet tilbyder 75% af københavnerne en gåafstand på 600 meter til en metrostation. Spørgsmålet er, kan 600 meter betegnes som stationsnært og en acceptabel gåafstand, som Metroselskabet selv mener?

I reglen er der en lille kilometer, ofte mere, mellem metrostationerne, og for mange kan 600 meter være en temmelig lang gåafstand. Og har man en metrostation i den afstand, så medfører det automatisk en forringelse af busbetjeningen i området. Busserne kommer mindre omkring i gader og stræder. De får færre stop, og de kører med en større tidsfrekvens. En gåafstand i København burde være max 300 meter til nærmeste stoppested. Med 600 meter, mon så ikke de fleste stadig foretrækker bilen i dagligdagen, hvis børn og dagligvarer skal bæres op på 5 sal.

Flextrafik er en mulighed, men anvendes ikke af Københavns kommune. Skribenten er selv københavner og har haft sin bopæl i en lejebolig på Christianshavn gennem 45 år. I dag, som senior, kan jeg kun med besvær bevæge mig 100 meter til fods. Med metroen på Christianshavns Torv i 2004 fik busserne færre stop, de fik afkortet deres rute, og jeg måtte flytte fra 4. sal til en ejerbolig i provinsen. Så alt andet lige medførte metroen 500 meter væk fra min bopæl, en forringelse af den offentlige transport for mig, og mine mindst 3000 medborgere i området.

Metro lyder måske godt, og ser godt ud på papir, men Christianshavn er kendt for at huse mange ældre, ofte er de dårligt gående, og bydelen er absolut ikke handicap venlig. Men som transportform er metroen en publikumssucces, men i København en ekstrem kostbar succes. Den primært er til gavn for få. De 28 millioner rejsende, som skal til og fra lufthavnen, og de relativt få københavnere, som er bosat i en rimelig afstand i en gåafstand,

Staten har sagt fra, så nu står København alene tilbage med regningen. Byens indbyggere er med den københavnske metro taget som ufrivillige økonomiske gidsler i et politisk prestigeprojekt, som endnu ingen kender konsekvenserne af, og byens borgere går en usikker økonomisk fremtid i møde.

Lidt om stationsnært.
Fra Christianshavn til Vestamager i Ørestad er M1 metroen anlagt i terræn. Den er 6,3 km lang, og har 7 stop Christianshavn inklusive. Stationsafstanden i snit 6,3 km : 7 er lig med 0,9 kilometer.

I Nordhavn er metrostationen forbundet med Nordhavn S-togsstation med en gangtunnel under Kalkbrænderihavnsgade, og den ligger 800 meter fra endestationen på ØK's Orientkaj. M4 i Nordhavn er planlagt forlænget ud til Krydstogtskibene

Med M4 (Nordhavns + Sydhavns metroen) har København i alt 44 metrostationer fordelt på 45 km. Den har 360.000 brugere dagligt (tal fra 2022). Man skal vide, at brugere som undervejs skifter metro tælles med hver gang de skifter metro linje, for systemet registrerer ikke togskift.

Jeg har de sidste 23 år boet i Nice 6 måneder om året, som har anlagt en langt billigere letbane. De fik den første letbane i 2007, og letbanen har i dag 46 stationer fordelt på 25 km og den bruges af flere end 300.000 dagligt (tal i 2022). Stationerne er primært lagt i terræn, de er handicap venlige, og må betragtes som stationsnære. T1 + T2 + T3, de røde linjeføringer, har samlet kostet i anlæg 1.5 Mia. € = 11,25 mia. danske kroner. M5 fra Lynetteholm er i denne uge anslået at ville koste mindst 29 mia. kroner mod først anslået 23. mia. anlægsomkostninger.

En metro har sin primære effekt over korte afstande. Pendlingen til og fra København er da stort set også uberørt, og metroen er uden synderlig indflydelse på byens trængselsproblemer. Incentive kan heller ikke påvise en sammenhæng.

Men metroen fattes fortsat indtægter, savner passagerer, men har overfyldte togstammer, og det er absurd. Samtidig er stationerne er anlagt, så de ikke kan udbygges, og togene kan derfor ikke forlænges. Det er også absurd. Tidsintervallet er i myldretiden vist allerede maksimeret til bristepunktet, og også dette er absurd.

Dette link giver adgang til en Incentive post samfundsøkonomisk rapport, som synes at være identisk med den nævnt nedenfor. På side 19 ses konklusionen. Udgifterne beløber sig til 80 mia. kr. Indtægterne til 50 mia. kr. Et samfundstab på 30 mia. kroner, hvilket også er absurd.

Om udgifter: *De væsentligste omkostninger er anlæggelse og vedligeholdelse. Målt i nutidsværdi er det en omkostning på 53 mia. kr. Beregningen er uddybet i afsnit 8.4.1 Der er også væsentlige omkostninger forbundet med køb af metrotog (rullende materiel) til 14 mia. kr. og med at drive og vedligeholde metroen (26 mia. kr.).*

Om indtægter: *Flere rejsende i den kollektive trafik medfører øgede billetindtægter i alt 8 mia. kr. Det inkluderer både øgede billetindtægter for Metroselskabet og færre billetindtægter for de andre operatører i den kollektive trafik. Metroen har gjort en række busruter overflødige eller reduceret behovet for, hvor ofte busserne kører. Det har givet besparelser på i alt 6 mia. kr. Endelig har vi medtaget, at metroen har en levetid, der er længere end de 50 år, vi opgør gevinster og omkostninger for. Det betyder med andre ord, at der er en gevinst om 50 år ved, at vi stadig har en fuldt funktionsdygtig metro. Det er det, vi kalder 'restværdi' i tabellen.*

Konklusion: *Når vi gør alle omkostninger og gevinster op for det offentlige, er omkostningerne samlet set større end gevinsterne, jf. tabel 11 + 12.*

Rapporten indleder, at de eneste for alvor mærkbare gevinster ved en metro er rejsehastighed og frekvens, og Incentive synes i store træk, men bruger andre ord, at underbygge den argumentation, som er bragt i denne indsigelse. Jeg skal ikke kloge mig yderligere, dog kort nævne, at rapporten bekræfter, at i praksis kunne Ørestad have været udviklet meget anderledes, hvilket gør en post økonomisk samfundsanalyse vanskelig. De mange diffuse antagelser om brugeradfærd er da også mere underbygget af teoretiske betragtninger, end de er reelle udredninger, men betragtninger som bekræfter, at metroen er for de få. Hver københavner har en gæld på 45.000 kroner. Og her langstisbudgettet fra december 2022.

Fiskerne tømmer havet for fisk, efterlader deres trawl, for derefter at overlade det til samfundet at rydde op. Landmændene smadrer miljøer, og kræver kompensation for at rette op. I dag kom det frem at vandværkerne skal af med ekstra 30 mia. til landbruget for at få rent grundvand, som en konsekvens af den politiske trepartsaftale. Politikerne er gode til at smide gode penge efter dårlige, og nogle har en moral som ikke er bedre end fiskernes og landmændenes.

Lynetteholms funktion bør revurderes, for om den tiltrækker fremtidens børnefamilier er mere end tvivlsomt. Det er mere sikkert, at den tiltrækker skybrud. Desværre tænker københavnske politikere fortsat Rådhuspladsen som navlen for Københavns udvikling, men Hovedstaden er vokset, og eksistens er ikke længere noget som kun leves intra muros. Livet leves også i satellitbyer. København kan ikke længere tilbyde frisk luft og natur, og mangler fritidsfaciliteter, som sjov nok er tænkt med i Ørestad. Forhold som for mange i dag står øverst på ønskesedlen.

København byder til gengæld jævnligt på optøjer, på bandekrige, i gennem flere årtier på snesevis af vejarbejder året rundt i hele byen, kombineret med utallige events og afspærringer af centrale bydele. Det centrale København er også mærket af overturisme, og med flere arbejdspladser i centrum betyder det stadig mere trængsel, støj og forurening. Selv Christiania er blevet trætte af turisme og kriminalitet, og alle er enige i, at byen har for megen støj og forurening, men Langelinie! Hvor lang snor giver politikerne de mange krydstogtskibes med den ekstreme forurening de forsager, og så vil de have flere af slagsen. Skal det virkelig skal have lov til at forsætte.

Copy paste link

OTM-modellen https://ing.dk/artikel/trafikmodellens-historie
Rådet for bæredygtig trafik https://politiken.dk/danmark/oekonomi/art4906840/Metroen-er-kun-halvt-fyldt-op
Fakta om Vestamager 2002 https://m.dk/stationer/vestamager/
https://denstoredanske.lex.dk/Metro_Cityring
Metro tal og historik https://da.wikipedia.org/wiki/Københavns_Metro
Halvtomme tog https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/halvtomme-tog-til-25-milliarder-metro-har-langt-faerre
Passagerudviklingen siden 2009 https://www.cph.dk/om-cph/investorer/trafikstatistik
Myldretid http://myldretid.dk/nyheder/nr/804
Salg af ejendomme https://kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-koebenhavn/kommunal-velfaerd/da-kommunen-solgte-19-000-lejligheder/
By & Havn https://da.wikipedia.org/wiki/By_%26_Havn

https://kromannreumert.com/nyheder/arealudviklingsselskaber-muligheder-begraensninger-forbindelse-med-by-havneudvikling
Visioner for havnen i 2013 https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/dd082b19-1f32-4b21-821d-bf0dfa28238d/18839640-c10f-4b31-9c9d-55607ab3aece-bilag-3.pdf
Udviklingen https://engholmene.dk/engholmene-symboliserer-kobenhavns-havns-udvikling/
Amager Fælled https://da.wikipedia.org/wiki/Amager_Fælled
Fredningen https://www.kk.dk/brug-byen/byens-groenne-oaser/parker-og-groenne-omraader/amager-faelled
Fælledby
https://faelledby.dk/familie/?utm_source=Google_Ads_Search&utm_medium=Search&utm_campaign=Branding_familie_Search&gad_source=1&gbraid=0AAAAA9X1TnhZpOwyo2cmKKBA_JwCllQv7&gclid=EAIaIQobChMIvI3buov0hwMVdZKDBx2x7A4aEAAYASAAEgJ09PD_BwE
Nedgravning ikke mulig https://ekstrabladet.dk/nyheder/politik/article4374608.ece
Nordhavnslinjen https://da.wikipedia.org/wiki/M4_(metro)
Beboere i Nordhavn https://byoghavn.dk/nordhavn/
Skat https://ing.dk/artikel/nordhavn-lejere-skal-betale-900-millioner-i-saerlig-metroskat
By & Havns p-huse https://parkincph.dk/da/omraader/
Endestation https://www.arkitema.com/dk/projekt/sydhavnsmetro
Fortætning pdf https://kps23.kk.dk/sites/default/files/2024-02/Fortætningsanalyse.pdf
https://www.operaparken.dk/parkering/
75% ikke 85% https://estatemedia.dk/dk/2015/02/18/85-procent-af-kobenhavnere-far-ga-afstand-til-metro/
https://m.dk/vi-bygger-nye-linjer/forlaengelse-af-m4-til-ydre-nordhavn/
44 metrostationer fordelt på 45 km. https://da.wikipedia.org/wiki/Københavns_Metro
https://www.nicecotedazur.org/services/transports-et-mobilites/transports-publics/les-lignes-de-tramway/
25 km tramway med 46 stop https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Nice
Incentive rapport https://m.dk/media/cnfifcrh/incentive-ex-post-samfundsoekonomisk-analyse-af-den-eksisterende-metro-13jan2020.pdf
Gældfri I 2066? https://www.magasinetkbh.dk/indhold/metroen-gaeldfri-2066-langtidsbudget
Langtidsbudget 2023
https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d2a2061-3ef5-4f8d-8395-419c901eebc9/84e2c88e-168e-4644-a0e9-bc236cfbc76a-bilag-2.pdf
Revurderes https://lynetteholm.kk.dk/sites/default/files/2022-03/faktaark_om_lynetteholm_0.pdf
https://www.maritimedanmark.dk/absurd-hoj-forurening-fra-krydstogtskibe

m5_metro_hoering_0.pdf

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Skousen

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
174

INDSENDT AF
Rasmus Skousen

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Vilhelm Thomsens Alle 6

HØRINGSSVAR

Hvad er årsagen til, at linjeføringen mellem Østerport og København H ikke er den del af standardplanen? Og hvorfor er prisen for den ekstra linjeføring ikke undersøgt endnu?

Generelt har indre problemer Nørrebro og Frederiksberg problemer med, at trafikken parallelt med søerne kun kan klares på cykel eller medoffentlig transport, ved brug af 1A. Samtidig ville det hjælpe utrolig meget for københavnere, der ikke har valgt at have bil at kunne komme nemt og hurtigt til Rigshospitalet, hvis denne station blev bygget. Det virker alt i alt oplagt at inkludere de sidste 3 stop ved Rigshospitalet, Stengade og Forum.

Svar til: Høring 64791 af: Sabrina Nielsen

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
173

INDSENDT AF
Sabrina Nielsen

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 60

HØRINGSSVAR
Jeg skriver med bekymring over planerne om at etablere en metro højbane gennem vores dejlige, grønne områder på Margreteholmen. Idag er det et vigtigt samlingspunkt for både børn og voksne.
Det er her, vores børn leger, og hvor familier samles til aktiviteter, og hygger. En metro højbane vil forstyrre denne fredfyldte oase, og der er en risiko for, at den livlige aktivitet, der i dag er karakteristisk for området, vil forsvinde.

Jeg er særligt bekymrede for de konsekvenser, det kan have for alle børnene. At have et sikkert og grønt område, hvor de kan lege og være aktive, er meget værdsat. En metro højbane vil ikke alene fjerne noget af dette frirum, men også potentielt bringe støj, støv og forurening tættere på vores hjem, hvilket kan have negative sundhedsmæssige konsekvenser.

Jeg anerkender behovet for en effektiv og tilgængelig offentlig transport, men opfordrer til, at andre løsninger. En nedgravet metro ville tage hensyn til både byens behov for offentlig transport og vores vores grønne område samt mindre støj gener.

Ser frem til at høre, hvordan vores bekymringer vil blive håndteret i den videre proces.

Med venlig hilsen,

Sabrina

Svar til: Høring 64791 af: Terese Kalic

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
172

INDSENDT AF
Terese Kalic

BY
Kbh. S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 12 st.

HØRINGSSVAR

Hej

jeg var til borgermøde i går, hvor en medarbejder fra Metroselskabet fortalte at s-kurven mellem Amagerbrogade Syd og Lergravsparken er formet på den måde, for at undgå at fælde et træ!!! Det håber jeg virkelig ikke er udslagsgivende, men at linjeføringen sker med udgangspunkt i, at genere færrest mulige beboere.

Mvh. Terese

Svar til: Høring 64791 af: Simon Nielsen

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
171

INDSENDT AF
Simon Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 16

HØRINGSSVAR

Ang. Metrolinje i højbane øst om Margretheholm

Som beboer på Margretheholmen mener jeg, at vi skal tænke langsigtet og finde de ekstra penge det koster at grave metroen ned. Som det er tilfældet med Bispeengbuen bliver det markant dyrere, hvis ikke det bliver gjort fra starten af.

Jeg er stor tilhænger af mere Metro, men ikke på bekostning af grønne områder og vild natur. København er i forvejen en af de mindst grønne storbyer (se artikel i politiken https://politiken.dk/danmark/hovedstaden/art8564457/Kun-én-by-er-mindre-grøn-end-København) så at aktivt fjerne den natur vi trods alt har, er den forkerte vej at gå.

Vi benytter området til fodbold, gåture, bålhygge og badning i den lille havn. Ingen af disse aktiviteter vil være muligt hvis højbane-modellen bliver vedtaget. Vi er bekymret for larmen fra metroen, larmen fra metro-byggeriet, trafikken under byggeriet, dyrelivet, havnens opfyldning og tab af grønne områder.

Svar til: Høring 64791 af: Lisa Konrad

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
170

INDSENDT AF
Lisa Konrad

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Ben Websters Vej 66 st. tv.

HØRINGSSVAR

My suggestion: I think the M5 should on one end connect the airport with København Syd St (formerly Ny Ellebjerg St.)

Criticism of the public M5 line suggestion: I strongly think that the suggested stations DR byen and Bryggebroen are total crap. Furthermore, I also think that Rigshospitalet does not need its own metro station - there is already the M3 Trianglen in the vicinity.

MATERIALE:
m5 suggestion.jpg

m5_suggestion.jpg



Svar til: Høring 64791 af: Katrine Schønemann

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
169

INDSENDT AF
Katrine Schønemann

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 6

HØRINGSSVAR
Det ville være ødelæggende for både borgeres livskvalitet og byens biodiversitet, hvis metroen ikke lægges under jorden. Det er vigtigt, at der holdes fast i at værne om vores udsatte grønne (og blå) områder, som eksempelvis havnen ved Lynetteholmen.

Svar til: Høring 64791 af: Annette Hovgaard

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
168

INDSENDT AF
Annette Hovgaard

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 59

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Metroens placering ved Lynetteholmen og Refshaleøen

Pladsen i byen er en yderst værdifuld ressource, og vi skal være bevidste om, hvordan vi forvalter den, især når vi står over for beslutningen om at vælge mellem en højbane eller en tunnel. Grøn bynatur er en af de højeste prioriteter blandt kommunens borgere, som det fremgår af kommunens planstrategi for 2023. Derfor er det svært at forstå, hvorfor man overvejer at anlægge en højbane i et område med skøn bynatur, som dagligt benyttes af mange mennesker. Dette strider direkte mod kommunens egen strategi og borgernes ønsker.

Refshaleøen og Lynetteholmen er områder, der står over for en betydelig udvikling og fortætning i de kommende år. Dette gør de grønne områder og havnearealer, som Lynettehavnen og de grønne områder på Margretheholm, endnu vigtigere som åndehuller i byens tætte struktur. En højbane vil ikke blot forringe disse områders æstetiske og rekreative værdi, men vil også begrænse fremtidige udviklingsmuligheder på grund af de afstandskrav og støjniveauer, der følger med.

Vi kan allerede se de negative konsekvenser af højbaner i områder som Ørestaden, hvor det offentlige rum lider under den visuelle og auditive forurening, som højbaner medfører. Disse erfaringer bør vi tage ved lære af, når vi overvejer infrastrukturprojekter i andre dele af byen.

Ved at placere metroen under jorden udnytter vi byens begrænsede arealer mere effektivt og skaber samtidig rum til menneskelig aktivitet og natur. Hvis vi ikke sikrer, at byens rum anvendes med størst mulig omtanke og kvalitet, risikerer vi at sprede byen yderligere udadtil med alvorlige miljømæssige konsekvenser som følge.

Det er afgørende, at vi vælger løsninger, der ikke blot tjener nutidens behov, men som også sikrer en bæredygtig og attraktiv byudvikling for fremtiden. En underjordisk metro ved Lynetteholmen og Refshaleøen er et skridt i den rigtige retning.

MATERIALE:
hoeringssvar.pdf







REKREATIV NATUR – BYENS OASE

- Grønt område som åndehul i byen
- Samlingspunkt for Margretheholmen
- Idyl ved havnen og bådebro
- Levested for fredet flagermus
- Fodboldbane for aktivt udeliv
- Hundefællesskab og socialt samvær
- Kreativitet med hulebygning og rollespil
- Bålplads til hyggelige stunder
- Attraktivt gåtursområde for turister på vej til CopenHill

HØJBANE - EN VINDBLÆST, STØJENDE OG KORTSIGTET LØSNING

- Manglende integration med naturen
- Øget fortætning uden hensyn til grønne områder
- Eksponeret for vind og vejr
- Konstant støjforurening
- Ucharmerende og uæstetisk i bybilledet
- Ikke en bæredygtig løsning for fremtiden

Svar til: Høring 64791 af: Jeppe

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
167

INDSENDT AF
Jeppe

BY
København Syd

POSTNR.
2300

ADRESSE
Amager strandvej 22

HØRINGSSVAR

Jeg skriver hermed for at udtrykke min bekymring og modstand mod byggeriet af den foreslåede M5 metrolinje i København. Efter nøje overvejelse af projektets miljømæssige konsekvenser, finder jeg, at de potentielle negative påvirkninger langt overstiger de fordele, der er forbundet med udvidelsen af byens metroinfrastruktur.

Miljømæssige konsekvenser

1. **Jordforurening og affaldshåndtering:** Byggeriet af M5 vil medføre omfattende jordarbejder og udgravninger, hvilket uundgåeligt vil føre til jordforurening og potentielt skadelige udslip af byggeaffald i miljøet. Håndteringen af det afgravede materiale og farligt affald vil også udgøre en stor miljømæssig udfordring, som kan have langsigtede konsekvenser for både jord- og vandmiljøet i og omkring København.

2. **Støj og vibrationer:** De betydelige støjgener og vibrationer, der vil opstå under konstruktionen, vil ikke kun forstyrre byens beboere, men kan også skade den historiske bygningsmasse og eksisterende infrastruktur. Støjforurening påvirker livskvaliteten i storbyen og kan have sundhedsmæssige konsekvenser for de berørte borgere.

3. **Vandmiljø og kanaler:** M5-projektet, der krydser kanaler, vil forstyrre vandmiljøet betydeligt. Dette kan føre til ændringer i vandstrømme, erosion af kanternes struktur, og forringet vandkvalitet som følge af forurening fra byggepladsen - men også forringe dyrelivet. Københavns kanaler er en central del af et større økosystem og det er vigtigt, at de bevares intakte.

4. **Biodiversitet:** Metrobyggeriet vil sandsynligvis kræve inddragelse af grønne områder, hvilket vil resultere i tab af biodiversitet i byen. Den grønne infrastruktur er afgørende for byens miljømæssige sundhed, og yderligere reduktion af denne vil kun forværre de eksisterende

udfordringer i forhold til klima og biodiversitet. Så hvis der er for mange penge i byggeriet til diverse interressanter til at lade være med at bygge, så vil det klæde pengemenneskerne at have respekt for de grønne områder og forsøge at bygge under jorden, hvis muligt.

5. **CO2-udledning og energiforbrug:** De massive energikrav til byggeriet og de deraf følgende CO2-udledninger vil bidrage betydeligt til byens samlede klimaaftryk. I en tid, hvor der er et presserende behov for at reducere vores CO2-udledning, fremstår dette projekt som et skridt i den forkerte retning.

   ØVRIGE ARGUMENTER MOD BYGGERIET:

1. CO2-udledning:

6. Bygge- og anlægssektoren står for omkring **38% af de globale CO2-udledninger**. Dette tal inkluderer både den energi, der bruges under byggeprocessen (driftsenergi), og de udledninger, der stammer fra produktion og transport af byggematerialer (indlejret energi).
7. Produktionen af cement, der er en nøglekomponent i beton, er alene ansvarlig for cirka **8% af de globale CO2-udledninger**. Cementproduktion er en af de mest CO2-intensive processer i industrien.

8. 2. Energiforbrug:

9. Bygninger er ansvarlige for **36% af det globale energiforbrug**. Dette omfatter energiforbruget under opførelse, men især det energiforbrug, der er nødvendigt for at drive bygninger (opvarmning, køling, belysning osv.) over deres levetid.

10. 3. Materialeforbrug:

11. Bygge- og anlægssektoren bruger op til **50% af alle råmaterialer** globalt. Dette inkluderer materialer som beton, stål, glas og træ. Udbredt udnyttelse af råmaterialer fører til udtømning af naturlige ressourcer og øger miljøbelastningen.
12. Stålproduktion, der også er udbredt i byggeri, er ansvarlig for cirka **7-9% af de globale CO2-udledninger**.

13. 4. Affaldsproduktion:

14. Byggesektoren er ansvarlig for cirka **30-40% af det globale affald**. Dette inkluderer byggeaffald, der genereres under opførelsen, samt nedrivningsaffald, når bygninger fjernes eller renoveres.
15. Byggeriet står for en betydelig del af det globale vandforbrug. **10-20% af verdens drikkevandsressourcer** bruges i bygge- og anlægsindustrien, hovedsageligt til produktion af byggematerialer som beton.

16. 6. Miljøforringelse:

17. Urbanisering og byggeri fører til ødelæggelse af naturlige habitater og bidrager til tab af biodiversitet. Det er anslået, at byggeri kan være en væsentlig faktor i nedgangen af arter globalt.

18. 5. Vandforbrug:

Manglende overbevisende fordele

Øget investering i bæredygtig transport, såsom cykelinfrastruktur, forbedret busdrift og fremme af elektrificering af transportmidler, vil kunne opnå lignende mål uden de omfattende miljøskader.

Konklusion

På baggrund af de nævnte miljømæssige konsekvenser mener jeg, at byggeriet af M5 metrolinjen ikke bør gennemføres. Københavns(og planetens) fremtidige udvikling bør prioritere bæredygtige løsninger, der både sikrer byens miljø og dens indbyggeres trivsel.

Jeg opfordrer derfor stærkt til, at projektet genovervejes med fokus på mere miljøvenlige alternativer, der ikke skader byens økosystemer og den generelle livskvalitet.

Med venlig hilsen,

Svar til: Høring 64791 af: Peter Frøkjær

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
166

INDSENDT AF
Peter Frøkjær

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 8

HØRINGSSVAR

Jeg er vild med Metroen og bruger den ofte. Det er ret fantastisk, at vi har så gode transportmuligheder i København. Det kan og skal vi være stolte af.

Derfor er jeg stor fortaler for Metro M5. Jo mere Metro jo bedre.

Til gengæld er jeg hverken vild i varmen eller stolt af den foreslåede linjeføring. Når det nu engang er muligt at føre skinnerne under jorden, hvor de er gemt væk, så synes jeg også, at det bør være højeste prioritet.

Det er optimering af den i forvejen sparsomme plads, og på den måde kan vi bevare de dejlige ting på overfladen.

Jeg har boet på Margretheholm i lige knap 4 år med min familie, som inkluderer to aktive drenge på 8 og 9 år. Jeg har netop valgt at bosætte mig på Margretheholm for at være tæt på byen og samtidig have adgang til fantastisk frihed, natur, grønne arealer og vand med en nærliggende lystbådehavn.

Byen er vigtig, men for mig er det endnu vigtigere, at mine børn vokser op uden byens rasende beton-tempo.

Havde jeg stået i samme situation med boligvalg, hvor området - som det foreslåede - var præget af en støjende højbane og manglende natur, ville jeg rykke min bopæl til provinsen.

Heldigvis lever vi lige nu i en verden, hvor det er muligt at få det bedste fra by og provins på Margretheholm, og det kan vi blive ved med, hvis Metroen placeres, hvor den hører hjemme. Under jorden.

Jeg er godt klar over, at det i sidste ende er et spørgsmål om penge. Her er en krone sparet bare ikke en krone tjent. Området er så unikt for København, at det burde bevares for enhver pris. Det mener jeg i hvert fald.

Og nej, jeg tror bestemt ikke, at jeg kan stoppe fremskridtet. Til gengæld tror jeg, at vi kan skabe

fremskridt med en ny Metro og samtidig holde fast i de unikke muligheder, et område som Margretheholm fører med sig. Især for børnefamilier som min egen.

Hvis Metro M5 bliver ført under jorden, er dette netop muligt. Det koster lidt ekstra, men det er pengene værd.

Tak for jeres tid og arbejde med at gøre København til et endnu bedre sted.

Svar til: Høring 64791 af: Emil Møller Lind

APPLICATION DATE
22. august 2024

SVARNUMMER
165

INDSENDT AF
Emil Møller Lind

BY
København

POSTNR.
1439

ADRESSE
Krudtløbsvej 3

HØRINGSSVAR

Naturligvis skal vores skønne havn og grønne områder ikke transformeres til betonbyggeri og støjende metro. De udsatte områder bringer så meget glæde i manges liv, at min egen og andres livskvalitet er på spil her.

den skal lægges under jorden

Svar til: Høring 64791 af: Karina Wærum

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
164

INDSENDT AF
Karina Wærum

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64,3

HØRINGSSVAR
Kære Københavns Kommune,

Jeg skriver dette høringssvar som beboer på Margretheholm, hvor jeg bor alene med mine to drenge på 16 og 20 år. Vi flyttede hertil fra Christianshavn for at blive i byen og fortsat kunne nyde Københavns mange tilbud, men i et roligere område med adgang til både natur og havnemiljø. Jeg er dybt bekymret over planerne om at etablere Metrolinje M5 som en højbane. Jeg vil gerne udtrykke min støtte til metroprojektet, men det er afgørende, at det sker som en nedgravet løsning for at bevare områdets unikke kvaliteter.

En højbane vil markant ændre det visuelle landskab her på Margretheholm. Området er præget af sin maritime charme og grønne områder, som vi bruger dagligt til gåture, afslapning og som et sted, hvor mine drenge kan finde ro i hverdagen. Vi bruger også fodboldbanen flittigt, og den giver mine drenge et sted at være aktive og socialisere med deres venner. At introducere en højbane vil skabe en dominerende og unaturlig struktur, der vil ødelægge områdets æstetiske værdi. Det er ikke

kun en æstetisk udfordring; det er et spørgsmål om vores hjemfølelse og tilhørsforhold til området.

De grønne områder her på Margretheholm er essentielle for vores daglige liv. Mine drenge bruger stierne til løb og cykling, og vi nyder at tilbringe tid udendørs. Med en højbane vil disse områder blive inddraget som byggepladser, hvilket vil fratage os vores frirum i flere år. Det er ikke kun en midlertidig gener; det vil være et langvarigt tab af adgang til rekreative muligheder, der er afgørende for vores sundhed og trivsel. Roen, som vi sætter så stor pris på, vil også blive forstyrret, hvilket vil have en negativ indflydelse på vores dagligdag.

Margretheholms Havn er et andet vigtigt rekreativt område for vores familie. Her kan vi opleve naturen tæt på og nyde en pause fra byens stress. Jeg bader dagligt i havet, hvilket giver mig en dyb følelse af velvære og forbindelse til naturen. Planerne om at bruge havnen som byggeplads vil ødelægge dette miljø. Havnen vil blive fyldt op, og de rekreative muligheder, vi holder så meget af, vil blive kraftigt reduceret.

Endelig er jeg meget bekymret over den økologiske belastning, en højbane vil medføre. Margretheholm har et rigt dyreliv og grønne områder, som ville blive alvorligt forringet af anlægsarbejdet. Det er vigtigt for mig, at mine drenge vokser op i et sundt og grønt miljø, og jeg frygter, at en højbane vil medføre uoprettelige skader på vores lokalområde.

Jeg håber, I vil tage vores bekymringer til efterretning og overveje en nedgravet metro som et mere skånsomt alternativ, der respekterer både miljøet og de mennesker, der bor her.

Med venlig hilsen,
Karina Wærum
Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Casper Mortensen

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
163

INDSENDT AF
Casper Mortensen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sorrentovej 27, St

HØRINGSSVAR

Det er efter vores mening helt afgørende at metroen selvfølgelig bliver nedgravet og at linjeføringen er underjordisk og ikke oppe i terræn som en stor barriere for det grønne og rekreative område som metroen gennemskærer.

Det er efter vores mening helt afgørende at metroen selvfølgelig bliver nedgravet og at linjeføringen er underjordisk og ikke oppe i terræn som en stor barriere for det grønne og rekreative område som metroen gennemskærer.

Det er tydeligt at se hvilke store konsekvenser det har haft for metrolinjen som går fra nedgravet til overjordisk fra Amager Strand til Kastrup lufthavn hvor den gennemskærende effekt har været massiv for både lokalområde og befolkning i området hvor det stort set ingen betydning har haft på den nedgravetstrækning.

Gentag ikke denne fejlagtige prioritering på Margretheholmen!!!

Svar til: Høring 64791 af: N.D. Boesen

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
162

INDSENDT AF
N.D. Boesen

BY
København V

POSTNR.
1750

ADRESSE
Vesterfælledvej 3A, st. tv

HØRINGSSVAR

Jeg glædede mig så meget til Cityringen ... som i øvrigt løber ca. 20 m. fra, hvor jeg sidder nu, i min stuelejlighed. Var der gener under byggeriet? Forbløffende få! Min daværende nabo forsøgte, med grisk blik, at overtale mig til at søge om erstatning mv. på 'vores vegne'. Jeg lovede ham at overveje det, hvis han ville forklare, hvordan en enhedsliste-vælger – som han – kunne se sig selv i at lægge hindringer i vejen for gode projekter med offentlig transport ... Dvs. dét blev aldrig til noget. Nu, hvor jeg lever med cityring osv. til hverdag, overgår systemet mine vildeste forventninger.

Jeg håber, i den grad, at byen vil fortsætte med fornuftige udbygninger. Der vil være masser af 'isolerede problemstillinger', som overgår min forstand. Givet også et par skeptikere, rundt omkring, der skal 'overtales'. Jeg tror på, at I vil få landet det hele, rimeligt. Og med det nye (M5 etc.) vokser værdien, den praktiske, af *hvad vi allerede har* ... Det kan næsten kun gå for langsomt .

Svar til: Høring 64791 af: Jan Kristensen

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
161

INDSENDT AF
Jan Kristensen

BY
København K

POSTNR.
1434

ADRESSE
Margretheholmsvej 34 3,th.

HØRINGSSVAR

Ang. Metrolinje højbane øst om Margretheholm

Jeg er meget bekymret for det bliver en højbane der placeres i vores pragtfulde (vilde) grønne område, hver dag er der mange aktiviteter, der bliver der bliver gået ture med og uden hund, spillet på fodboldbanen samt andre fælles arrangementer, der løbetrænes af folk i alle aldre, lige i for tiden er der som hvert år masser af vilde brombær som folk kommer fra nær og fjern og samler, der bades fra vores lille bådeplads både sommer og vinter, der kommer mange fra Amagerværket (skibakken) som har set den lille grønne oase der oppefra.

Med venlig hilsen en bekymret borger

Jan W. Kristensen

Svar til: Høring 64791 af: Niklas T

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
160

INDSENDT AF
Niklas T

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Strandlodsvej

HØRINGSSVAR
Syntes det er en god plan, der er behov for mere metro på Amager, da metroen er mere end 100% fyldt i myldretiden. Mit eneste punkt er, at jeg håber at man prioriterer at graven metroen ned hele vejen også langs med kløvermarken, jeg håber meget man er lært af fortidens fejl med Ørestaden, og ikke begår de samme igen. Metroen vil altid være der, så gør det nu 100% rigtig første gang, istedet for at skulle spare nogle penge, som på den lange bane er et mindre beløb, set i forhold til at metroen nok vil blive brugt de næste 100 år +

Svar til: Høring 64791 af: Niels Christian Landvad

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
159

INDSENDT AF
Niels Christian Landvad

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ålandsgade

HØRINGSSVAR

Hvad vurderes den økonomiske omkostning at være ved at koble den foreslåede M5-linje på den eksisterende metrolinje i nordhavnen?

-Konkret ønskes der et overblik på hvad del-linjeføringen Lynetteholm N til Nordhavn koster, til sammenligning med den foreslåede del-linjeføring Lynetteholm N under havnen til Østerbro st.

-Dertil ønske en sammenligning af passagergrundlag for de to ovenstående linjeføringer.

Svar til: Høring 64791 af: Ala Hurbo

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
158

INDSENDT AF
Ala Hurbo

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 71, 3-2

HØRINGSSVAR

Ideen med at udvide metroen er god i sig selv. Men når I planlægger nye linjer, skal I seriøst vurdere alle fordele og ulemper. Jeg anser ideen om at åbne en metrostation i krydset Islands Brygge/ Axel Heides Gade for en uansvarlig beslutning. Der er tale om et meget tæt bebygget område med rigtig mange beboere. Først og fremmest vil stærke vibrationer og støj fra Metroen få meter fra vinduerne have en meget negativ indvirkning på sundheden for de mennesker, der bor der. Desuden har vi allerede 2 stationer placeret inden for 7-12 minutters gang. Hvad er meningen med at skabe endnu en station på netop dette sted, som ikke har nogen positiv betydning?

Svar til: Høring 64791 af: Andreas Randløv Kristensen

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
157

INDSENDT AF
Andreas Randløv Kristensen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Willemoesgade 4, St th

HØRINGSSVAR

Først og fremmest positivt at der bliver lagt op til mere metro i København, da det er med til binde byen bedre sammen og langt overgår letbane og busdrift i effektivitet. Det sagt, har jeg visse bekymringer vedr. linjeføringen, som jeg håber bliver taget alvorligt.

Et af formålene med den foreslåede nye linje er, så vidt jeg kan forstå, at aflaste M1 og M2 linjerne på strækningen under havnen. Ift. dette forekommer det pudsigt at man vælger at forbinde Østerport med Lynetteholm, istedet for Refshaleøen. Den foreslåede tunnelstrækning mellem ydre Lynetteholm og Østerport st. er markant længere og formentlig væsentlig dyrere end mellem f.eks. Refshaleøen og Østerport st. Derudover vil den foreslåede linjeføring fra Østerport over Lynetteholm via Refshaleøen gøre det langt mindre attraktivt at anvende M5 mellem Østamager/Lufthavnen og Østerbro/Nørrebro. M5 vil dermed kun i meget begrænset omfang være med til at aflaste M2 under havnen.

Det man istedet kunne gøre var at bygge metroen på Lynetteholm som en afgrening fra Refshaleøen og lave forbindelsen under havnen mellem Østerport st. og Refshaleøen. Dette vil formentlig både gøre M5 billigere og mere transportmæssig attraktiv for langt de fleste beboere, samt i højere grad aflaste M2.

Svar til: Høring 64791 af: Patrick Bojesen Due

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
156

INDSENDT AF
Patrick Bojesen Due

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Kastrupvej 151 st th

HØRINGSSVAR

Der brug for at man forlænger M5 linjen til sundbyvesterplads ! Der er mangel på metro i det område, man bør stadig beholde m5 stationen ved sundbyøsterplads men så forlænge den til sundbyvesterplads.

Sundbyvester Plads og den historiske betydning af området med sporvogne,ny metrostation ved Sundbyvester Plads, hvilket markerer en vigtig udvikling i byens og områdets infrastruktur. Denne placering er særligt bemærkelsesværdig, da Sundbyvester Plads i gamle dage var et knudepunkt for sporvogne. Sporvognene kørte regelmæssigt gennem området og spillede en central rolle i den daglige transport af byens indbyggere. Oprettelsen af metrostationen revitaliserer pladsens historiske betydning som et vigtigt transportcenter og bringer den gamle tradition med offentlig transport tilbage til moderne tider."

Svar til: Høring 64791 af: Tom Christensen

APPLICATION DATE
21. august 2024

SVARNUMMER
155

INDSENDT AF
Tom Christensen

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Kertemindegade 1

HØRINGSSVAR
Det er en god ide. Hvor for starter man ikke ved Orientkaj eller ved københavn Syd.

Svar til: Høring 64791 af: Jose Gros

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
154

INDSENDT AF
Jose Gros

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 38C

HØRINGSSVAR

Kunne være fantastisk, hvis M5 kom omkring Christianshavn (eller Kongens Nytorv), men det ville også være oplagt at lave det til en cirkel bane og forbinde København H med Østerport.

Svar til: Høring 64791 af: Kåre S M Breinholt

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
153

INDSENDT AF
Kåre S M Breinholt

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Østbanegade 3

HØRINGSSVAR

Københavns Kommune

Høringsindlæg vedr evt. kommende M5

Jeg forventer ikke at vi kan undgå M5s etablering, men som nabo til et nyt hul i jorden v/Østerport Station vil jeg henstille til, at man i anlægsfasen ikke belaster og ødelægger det ny-etablerede område omkring Østerport Station.

Som nærmeste nabo har vi været igennem en lang og udmarvende byggeperiode med M3 og M4 - jeg forventer derfor man i anlægsfasen af M5 gennemtænker hvorledes boring, anlæg og bortførsel af jord kan ske til mindst mulig gene for evt. naboer, og derfor benytter tunnelgrave og lastbilstransporter der hvor der bor færrest naboer.

Det vil også være synd at ødelægge en infrastruktur omkring Østerport Station der efter åbningen af M3 & M4 ser ud til at være velfungerende.

mvh

kåre S. M. Breinholt

Østbanegade 3, 2100 Kbh Ø

- en nabo der måtte udstå 11 års støj uden nogen form for erstatning / godtgørelse

Svar til: Høring 64791 af: Christina

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
152

INDSENDT AF
Christina

BY
Rødovre

POSTNR.
2610

ADRESSE
Elvergårdsvej 8

HØRINGSSVAR

Hvorfor kommer der ikke metro til Rødovre? Vi er enormt mange pendlere hver dag.

Svar til: Høring 64791 af: Annemarie Klarskov Nielsen

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
151

INDSENDT AF
Annemarie Klarskov Nielsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Der er meget få ting jeg ønsker mindre for mit nabolag end en metro over jorden i vores "baghave" i forbindelse med etableringen af M5 Lynetteholm. Vi er privilegeret at bo i et område af København, der emmer af historie og grønne rekreative områder, der benyttes i stor stil af børn og voksne. Området bruges til rollespil, fodbold, brombærplukning, saunalaug, hundeluftning, gemmeleg, bålhygge, løberuter, skovture, hulebyggeri og meget meget mere af områdets beboere. Vi har brug for disse åndehuller i byen.

Jeg er varm fortaler for metrobyggeri og generel udvidelse af den offentlige transport, men at man overhovedet overvejer at gentage den fejl, man gjorde i forbindelse med metrobyggeriet på Amager er mig en gåde. Vi bor i en by, hvor hver kvadratmeter tæller. Metroen ned i jorden. TAK.

Svar til: Høring 64791 af: Rune Rindholm

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
150

INDSENDT AF
Rune Rindholm

BY
Kastrup

POSTNR.
2770

ADRESSE
Rhodesiavej 42

HØRINGSSVAR

I stedet for en station på sundby øster plads bær stationen forlænges til sundby Vester plads. Det er et større knudepunkt for og endestation for mange busser og der er bedre forhold til cykel parkering.

flere boliger får også tættere til en station

Svar til: Høring 64791 af: Maria Isbrandt Gad

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
149

INDSENDT AF
Maria Isbrandt Gad

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 68, 6.tv

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Mit navn er Maria, og jeg skriver dette høringssvar som beboer på Margretheholm, hvor jeg bor sammen med min ægtefælle. Da vi skulle finde et sted at bo sammen, undersøgte vi mange forskellige områder i København, men valget faldt på Margretheholm. Det gjorde vi på grund af den dejlige natur, som får en til at føle, at man er langt væk fra byens travlhed, samtidig med at vi bor helt centralt i København. Cykelbroen har gjort området endnu mere attraktivt, da den trækker os direkte ind i hjertet af vores skønne hovedstad.

Vi har valgt at bosætte os her, fordi vi har brug for naturen til at stresse af i. Jeg arbejder hjemmefra, ligesom så mange andre i dag, og derfor er det afgørende for mig, at der ikke er for meget støj. Da vi købte vores lejlighed, blev vi informeret om, at området var fredet, hvilket i vores øjne indebærer, at det skal beskyttes mod projekter, som en metrohøjbane, der vil ødelægge den natur, vi holder så meget af.

Den trafikale infrastruktur, som en metro, bør naturligvis i videst muligt omfang placeres under jorden for at skåne vores dyrebare natur og for at minimere støjgenerne. Støjgenerne vil ikke kun være katastrofale under den lange byggeproces, men vil også påvirke alle beboere fremadrettet. Støjen fra en højbane vil gøre det umuligt at nyde den fred og ro, som vi satte så stor pris på, da vi valgte at bo her.

Jeg er også meget bekymret for den trafikbelastning, som anlægsarbejdet vil medføre. Et højbaneprojekt vil kræve transport af store mængder materialer og tungt maskineri, hvilket vil øge trafikmængden betydeligt i området. Dette vil ikke kun skabe trængsel og forlænge transporttiderne, men også øge risikoen for ulykker. Som beboere, der allerede lever med en stigende trafikintensitet på Refshaleøen, er det uacceptabelt at skulle håndtere yderligere belastning i form af byggepladsaktivitet og tung trafik.

Derudover vil en højbane medføre en betydelig værdiforringelse af boligerne i området. Vi købte vores hjem med en forventning om, at det ville være et roligt og naturligt område, og en højbane strider fuldstændigt imod denne forventning. Det vil ikke kun påvirke vores dagligdag negativt, men også vores økonomiske investering.

Jeg vil derfor stærkt opfordre til, at metroen graves ned under jorden, så vi kan bevare Margretheholms unikke karakter og sikre et sundt og roligt miljø for alle, der bor her.

Med venlig hilsen,
Maria Gad
Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Jens Carstensen

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
148

INDSENDT AF
Jens Carstensen

BY
KØBENHAVN S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Jens otto krags gade 9.1,3

HØRINGSSVAR

Ja tak til metro station M5 på Islands Brygge, det vil være en god idé, da jeg får bedre mulighed for transport rundt i København. Den ny linje der kommer rundt på Amager og op nord på er tiltrængt, samt mange vil se frem til.

Svar til: Høring 64791 af: Kenneth Fyrsterling

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
147

INDSENDT AF
Kenneth Fyrsterling

BY
Luxembourg, Luxembourg

POSTNR.
1940

ADRESSE
256 Route de Longwy

HØRINGSSVAR

Jeg foreslår følgende:

Indsættelse af yderligere én station på metrolinje M5:

- Margretheholm

Ændring af to provisoriske stationsnavne på metrolinje M5:

- v/ Amagerbrogade Syd > Sundbyøster
- v/ Prags Boulevard > Kløvermarken (alternativt: Kløverparken)

Omlægning af metrolinje M1 fra Kongens Nytorv til Herlev via:

- Sølvgade
- Rigshospitalet
- Vibenshus - omstigning til Cityringen
- Ryparken - omstigning til Hareskovbanen og Ringbanen
- Bispeparken (alternativt navn: Grundtvigs Kirke)
- Bellahøj
- Brønshøj
- Husumvold
- Tingbjerg
- Mørkhøj
- Herlev - omstigning til Frederikssundbanen og Hovedstadens Letbane

Forlængelse af metrolinje M2 fra Vanløse til Glostrup via:

- Damhusengen
- Rødovre Centrum
- Irmabyen
- Hvissinge
- Glostrup - omstigning til Vestbanen og Hovedstadens Letbane

Ændring af eksisterende stationsnavne:

- DR Byen > DR-Byen (fejlstavet; jf. forgængeren TV-Byen, hvis navn var korrekt stavet med bindestreg)
- KB Hallen > KB-Hallen (den officielt autoriserede* stavemåde uden bindestreg er i strid med dansk retskrivning)
- Sundby > Sundbyvester (det nuværende navn er upræcist, idet flere andre stationer er beliggende i de to Sundbyer)
- Vibenshus Runddel > Vibenshus (mere praktisk kortform; ingen risiko for forveksling)
- Vigerslev Allé > Vigerslev (mere praktisk kortform; ingen risiko for forveksling)
- Øresund > Øresundsvej (det oprindelige navn på den station, der engang lå samme sted; det nuværende navn er upræcist, idet mange stationer er beliggende langs Øresund)
- Vestamager > Kalvebod Fælled (Vestamager er navnet på et større område med flere stationer)

*Stationsnavnet "KB Hallen" figurer på Stednavneudvalgets liste over autoriserede stednavne i Danmark, hvilket indebærer, at Kulturministeriet faktisk har godkendt denne stavemåde. "DR Byen" er derimod ikke medtaget på listen, så vidt jeg kan se.

Svar til: Høring 64791 af: Per Tork Larsen

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
146

INDSENDT AF
Per Tork Larsen

BY
Herlev

POSTNR.
2730

ADRESSE
Herlev Torv 24A

HØRINGSSVAR

Slut ringen med Rigshospitalet stengade og Forum. Det er ikke til at få en parkeringsplads på Rh og tænk pp alle de dejlige mennesker der arbejder og besøger RH

Svar til: Høring 64791 af: Viktor

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
145

INDSENDT AF
Viktor

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ved Kløvermarken 5, 4.th.

HØRINGSSVAR
Byggeriet bør opdeles i etaper, så dele af metroen hurtigere kan tages i brug, og vi ikke skal vente 10 år på at alt er færdigt. F.eks. Etape 1: Kbh H - DR Byen Etape 2: DR Byen - Lergravsparken Etape 3: Lergravsparken - Refshaleøen Etape 4: Refshaleøen - Østerport

Svar til: Høring 64791 af: Mikkel Jochimsen

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
144

INDSENDT AF
Mikkel Jochimsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72, 5tv

HØRINGSSVAR

Til rette vedkommende,

Jeg skriver dette høringssvar som beboer i Margretheholm i forbindelse med den aktuelle høring om etableringen af en metro gennem vores område. Jeg ønsker at udtrykke min klare støtte til løsningen med at nedgrave metroen under jorden i stedet for at etablere den som højbane.

Margretheholm er et område, der er kendetegnet ved sparsomme, men vigtige, naturområder, som allerede er under pres. En højbane vil uundgåeligt ødelægge en stor del af denne natur, hvilket vil være til stor skade for biodiversiteten og den generelle livskvalitet i området. Det er afgørende, at vi bevarer de grønne områder, som er tilbage, for at sikre, at både nuværende og fremtidige generationer kan nyde dem.

Desuden er det vigtigt at tage hensyn til, at trafik, især i form af store infrastrukturprojekter som en metro, bør holdes væk fra befolkningen så vidt muligt. En nedgravet metro vil i langt højere grad minimere støj- og luftforurening og sikre, at beboerne ikke dagligt generes af trafikkens uundgåelige bivirkninger.

Visuelt vil en højbane have en betydelig negativ påvirkning på Margretheholm. Den vil skæmme udsigten og ændre det visuelle udtryk i hele området, hvilket vil forringe områdets æstetiske værdi. Det er afgørende, at vi bevarer det unikke og attraktive udseende af Margretheholm, hvilket en underjordisk løsning i langt højere grad vil muliggøre.

Endelig vil en højbane ødelægge de rekreative områder, som er så vigtige for os beboere. Disse områder bruges dagligt til afslapning, motion og som samlingspunkter for lokalsamfundet. En nedgravet metro vil sikre, at disse områder bevares intakte og fortsat kan fungere som oaser i bybilledet.

Af alle disse grunde opfordrer jeg kraftigt til, at metroen nedgraves under jorden i Margretheholm. Det vil være den løsning, der bedst balancerer behovet for effektiv offentlig transport med hensynet til både natur, beboere og områdets æstetik.

Med venlig hilsen,

Mikkel Jochimsen (Regitze og Johannes)
Margretheholmsvej 72 5tv
1432 Kbh. K

Svar til: Høring 64791 af: Sanne Waldorff

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
143

INDSENDT AF
Sanne Waldorff

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 58

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholm er min familie og jeg bekymrede for den kommende metro og ikke mindst byggeriet af den, hvis løsningen bliver en metro over jorden.

Her hvor vi bor har vi noget helt unikt. Vi har store grønne arealer, adgang til vandet i vores lille havn, legepladser og en lille ”skov” med et rigt dyreliv taget placeringen midt i byen i betragtning. Om dagen færdes mange beboer på de grønne områder og glade børn løber ubekymret rundt og leger - og om aftenen er her helt stille. Vinter som sommer løber børn og spiller fodbold på den store fodboldbane, hvor der også er fælles fodboldtræning for børn i sommerhalvåret. Andre naturglade børn går inde i den lille ”skov” og finder krible/krable dyr eller bygger huler, mens andre er nede ved vores lille havn og bade eller fange krabber på badebroen. På legepladsen mødes de mindste børn og gynger, klatre eller hopper i trampolin med udsigt til alle bådene og vandet lystbådehavnen. Alt dette er kun et smut ud ad døren, og så er der aktiviteter for alle.

Hvis metroen etableres over jorden, vil området blive til en byggeplads i mange år og vores hverdag vil ændre sig markant. Vores børns mulighed for at spille bold og udforske dyrene i skovbunden forsvinder for der ligger nu en byggeplads. Vores adgang til den lille havn og badebroen besværliggøres, hvilket vil betyde at vi ikke vil få brugt disse områder i samme grad som før. Legepladsen vil nu ligge klods op ad en byggeplads, hvor havnen fyldes op og larm og støv fra byggeriet vil være konstant. Dette bliver en voldsom forringelse af vores livskvalitet og et kæmpestort tab for alle beboerne på Margretheholm. Og det er ikke kun en ”moderat” påvirkning, det er en meget markant negativ påvirkning! Når byggeriet om mange år er færdigt vil vi ligeledes se ind i en anden hverdag, hvor støjen fra metroen vil kunne høres kontant og nedsætte lysten til at bruge de nu begrænsende grønne arealer, der vil være omkring den.

Vi håber at der vil blive lyttet til beboerne og at den kommende metro bliver ført under jorden!

Svar til: Høring 64791 af: Anders Lisberg Petersen

APPLICATION DATE
20. august 2024

SVARNUMMER
142

INDSENDT AF
Anders Lisberg Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Formand Ejerforeningen Stockholmsgade 59-61

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Stockholmsgade 59, 2.tv.

HØRINGSSVAR

Begræns M5 til at kunne servicere de nye boligområder på Lynetten og videre til Nordhavn hvor linjen så looper rundt og forbinder naturligt til Orientkaj stationen (M4) som i forvejen fortsætter videre ind til Østerport st.

Dvs. at KUN nye bebyggelsesområder inddrages i anlægsarbejdet og at man dermed opnår metrodækning af de nye bebyggelser på Lynetten og Nordhavn. Med andre ord: M5 anlægges fra Lergravsparken (M2) til Orientkaj (M4) via evt. nye stationer i Nordhavn. Det sparer skatteborgerne for enorme summer og opfylder de primære transportbehov og samtidig minimerer gener og skader på mennesker (beboerne) og miljø/natur.

Svar til: Høring 64791 af: Emil og Hanna Van Es

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
141

INDSENDT AF
Emil og Hanna Van Es

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Søflygade 1

HØRINGSSVAR

Vi er en familie på fire, der bor på Margretheholmen. Vi elsker at bo her, fordi det er et af de få steder i København, hvor det er muligt at bo i byen og stadig bo tæt på grønne områder og havet. Her kan børnene lege alene i den lille "skov", fange krabber ved bådebroen og spille fodbold på engen. De har et reelt alternativ til skærmen, hvor de kan lege udenfor med nabobørnene, uden at forældrene behøver at være med/køre dem mv. Det er godt for børnene, og det er godt for klimaet. Og det er godt for København. For det gør, at vi som børnefamilie, har lyst til at blive boende i byen.

Og hvad så nu?!? Nu vil man spare 1/10 af budgettet til metroen og derfor vælge en løsning, hvor metroen føres over jorden. Det vil betyde at store, grønne områder fjernes i København for altid. Og det vil betyde endnu mere larm i en i forvejen larmende by. Metro er godt, og vi byder alle typer af offentlig tranport meget velkommen. Men lad os vælge de langsigtede løsninger, hvor metroen føres under jorden, og de grønne arealer bevares til dyr og mennesker.

Svar til: Høring 64791 af: Anna Langhorn

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
140

INDSENDT AF
Anna Langhorn

VIRKSOMHED / ORGANISATION
ingen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 98

HØRINGSSVAR

Dette er et høringssvar til miljøkonsekvensrapporten i forhold til etablering af metro M5.
I byen leves livet i høj grad mellem husene. Det leves i uderum, som skal passe til de mennesker, der bor i området.
Velfungerende byrum inviterer til, at man tager ophold der, dyrker fællesskab og sociale aktiviteter.

Set i det lys, har Margretheholm været en stor succes. Det er lykkedes at skabe et byrum med masser af grønt, vand, havn og høj himmel.
Alt det, som både borgere og politikere ønsker sig i byerne og kæmper for at etablere.

Jeg har været med siden starten. Vi har brugt 12 år på at etbalere et område med den helt rette balance mellem grønt og by.
Hver morgen lufter jeg min hund ved havnen eller på de store grønne områder rundt omkring i vores kvarter.
I sommerhalvåret vender jeg ofte hjem med favnen fuld af vilde blomster, og gennem årene er det blevet til masser af leg for mine (by)børn på de mange grønne områder og legepladser.
Der bliver svømmet og sejlet i havnen. Saunaer er skudt op overalt samtidig med at byen stille og roligt udvikler sig med restauranter, cafeer og masser af festivaller og kreative tiltag.

Alt dette giver unik livskvalitet midt i storbyen, og det vil være uerstatteligt, hvis det forsvinder.

Derfor er det også ganske overraskende og nærmest skandaløst, at politikerne i Københavns Kommune nu overvejer at etablere en metrohøjbane, som går tværs igennem alle de skønne rekrative områder på Margretheholm.
Det strider mod Københavns Kommunes egen politik om at skabe mere grøn bynatur, og det strider i høj grad også mod de ønsker, vi beboere har for vores område.

Jeg kan ikke finde et eneste godt eksempel på, at det er lykkedes at skabe brugbare, grønne, rekreative byrum rundt om en metrohøjbane.
Hvem lader sine børn spille fodbold under metroen?
Hvem holder børnefødselsdag og arrangerer skattejagt under metroen?
Hvem arrangerer morgenyoga under metroen?
Hvem lufter hund under metroen?

Svaret er nemt: Ingen.

Det der i dag binder os beboere på Margretheholm sammen om fælles aktiviteter risikerer at forsvinde, hvis ikke metroen graves ned under jorden.

Det vil gøre Margretheholm til et sted folk bare passerer igennem. Hvor livet ikke kan leves mellem husene, sådan som vi ønsker det.

Derfor håber jeg, at I politikere træffer et klogt valg:
Grav metroen ned under jorden, så vi kan bevare de grønne områder og skabe byrum, som folk gerne vil leve i både nu og i fremtiden.

Svar til: Høring 64791 af: Ole Robin Storjohann

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
139

INDSENDT AF
Ole Robin Storjohann

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 23

HØRINGSSVAR

Plads er den mest begrænsede ressource på jorden, dette må tages med i betragtning når der vælges mellem højbane og tunnelløsning. Når der bygges dyr, langsigtet infrastruktur i tæt by, bør prioriteringen være rum til mennesker og natur over jorden. Der er lagt op til fortætning på Refshaleøen og Lynetteholmen, Lynettehavnen og de grønne områder på Margretheholm bliver derfor endnu mere vigtige i fremtiden. Hvilken ødelæggende effekt højbaner har på det offentlige rums attraktivitet og brug kan besigtiges i ørestaden. Fremtidig fortætning fx. ved Refshaleøen vil også blive indskrænket pga. afstandskrav og støj fra højbanen. Hvis vi ikke bruger byens begrænsede plads effektivt og med maksimal kvalitet, resulterer det i en voksende by udadtil med endnu større miljøkonsekvenser.

Svar til: Høring 64791 af: dorte gad

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
138

INDSENDT AF
dorte gad

BY
københavn

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74, 5.th

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Mit navn er Dorte, og jeg skriver dette høringssvar som beboer i Udsigten på Margretheholm. Jeg flyttede hertil fra provinsen og købte min lejlighed, da bygningen knap var færdigbygget. Jeg valgte at bo her, fordi det giver mig mulighed for at være i gåafstand til byen, samtidig med at jeg kan nyde de rekreative områder, der gør, at jeg kan trække mig tilbage fra byens larm og "puls."

En vigtig grund til, at jeg valgte en endelejlighed i netop dette område, var den unikke havneby, som omgiver os. Jeg blev informeret om, at byplanen var at bevare området og samtidig udvikle det med en intim atmosfære, i stil med Rungsted Havn, med små caféer og andre hyggelige tiltag. Denne vision om at optimere Københavns berømte waterfront og gøre det til et attraktivt sted for både beboere og besøgende, var afgørende for mit valg. Desværre vil udsigten til havnen og den panoramiske udsigt over København, som giver mig så meget ro, blive totalt ødelagt, hvis der bygges en højbane.

Det er allerede en udfordring med den intensiverede biltrafik til og fra Refshaleøen, hvilket jeg forstår er nødvendigt, men at tilføje støjgener fra en højbane vil gøre situationen uudholdelig. Den ekstra støj og vibrationer, som en højbane vil medføre, vil ikke blot forringe livskvaliteten her, men også reducere ejendomsværdien af vores lejligheder betydeligt. Det er ikke rimeligt at belaste beboerne yderligere på denne måde.

Byggearbejdet vil også medføre langvarige gener i form af støj, støv og trafikforstyrrelser i flere år fremover. Det vil betyde, at vi, der flyttede hertil for at finde ro og et attraktivt nærmiljø, i stedet vil være fanget i en byggeplads i årevis.

Margretheholms Havn, som jeg ser fra mit vindue, er et af de mest værdifulde rekreative områder her. Det er ikke kun et sted for bådaktiviteter, men også et område, hvor man kan nyde stilheden og den unikke atmosfære. Hvis havnen bruges som byggeplads for højbaneprojektet, vil dette miljø blive ødelagt, og de rekreative muligheder, der betyder så meget for os beboere, vil forsvinde.

Jeg vil derfor kraftigt opfordre til, at metroen graves ned under jorden. Det vil sikre, at området bevares som det rolige, rekreative område, vi blev lovet, samtidig med at det vil beskytte den unikke atmosfære, som København er så kendt for.

Med venlig hilsen,
Dorte
Beboer i Udsigten, Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Harald Viuff

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
137

INDSENDT AF
Harald Viuff

BY
København sv

POSTNR.
2450

ADRESSE
Skibbroen 50

HØRINGSSVAR

Jeg finder udvidelsen af metroen helt forkert, København er en alt for lille by til en metro, metro tager for mange cyklister af gaden (dårligt for folkesundheden), metro er alt for dyr i forhold til udbytte, metro forurener alt alt for meget i anlæg og metro bidrager ikke til en god oplevelse igennem byen.

Alternativt skulle der anlægges meget mere letbane/sporvogn, laves cykle + gågader med glastag, gøres lettere at anskaffe sig en billig indsamlet cykel, flere kanaler med havnebusser, svævebaner og tryklufts-mini-taxa.

Vi skal ikke prøve at ligne de store byer, vi skal være København med al den finurlige opfindsomhed og smil der giver os allesammen livskvalitet, lad os bruge de mange miliarder fra en metro 5 til at give de andre hovedstæder baghjul på Dansk:)

Svar til: Høring 64791 af: Gustav Holst Dam-Jensen

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
136

INDSENDT AF
Gustav Holst Dam-Jensen

BY
Måløv

POSTNR.
2760

ADRESSE
Kærlodden 151

HØRINGSSVAR

Jeg, ligesom så mange andre, er generelt tilhænger af mere bæredygtig, offentlig transport, men når jeg læser prisen på metrolinjen M5 og ser på linjeføringen, knækker filmen altså for mig. København er ikke nogen stor by globalt set, men alligevel har vi nu fire metrolinjer, som for det meste fungerer rigtig godt. Til trods for denne succes, ser det ikke ud til at Metroselskabet og kommunen kan finde ud af at stoppe, imens legen er god. Endnu en metrolinje, som snor sig om byens centrum, som de fleste steder allerede har metro, vil ikke løse de generelle, trafikale problemer, der er i Hovedstaden.

Til sådan en pris, burde det være muligt at bygge noget, som kommer hele Hovedstadsområdet til gode. Dette kunne f.eks. være grønne områder, hvor der i dag er sekssporede boulevarder (H.C. Andersens Boulevard og Ågade) eller en udvidelse af 'Røret', så kapaciteten på S-togsnetværket kan øges og sikre færre driftsforstyrrelser for samtlige pendlere i Hovedstaden. Jeg forstår, at der er nødt til at være offentlig transport til de nye byområder for at gøre dem attraktive for nye beboere, men ville det ikke være muligt at gøre på en billigere måde - måske med en letbane eller bare en anden linjeføring? Jeg så meget hellere, at man forlængede M4 fra Orientkaj til Lynetteholmen, Refshaleøen, Prags Boulevard og så stoppede den ved Lergravsparken. Det ville både være langt billigere, og give mere mening til M4.

Jeg håber, I vil inddrage min feedback i jeres videre overvejelser. På forhånd tak.

Mvh. Gustav Holst Dam-Jensen

Svar til: Høring 64791 af: Troels Danvold

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
135

INDSENDT AF
Troels Danvold

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Troels Danvold

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 32A, 7 767

HØRINGSSVAR
Jeg synes linjeføringen er forkert valgt. Det vil være meget bedre at flytte den ca 2/300 meter mod nord således at den lander på Amager siden i det grønne område og stationen lægges under 'Den grønne kile ' mellem Islands Brygge og Artillerivej. Det vil genere færrest muligt under etablering. Det ville ikke være nødvendigt at lukke Axel Heides gade i fire år og man ville undgå en hel del støjgener for både bygninger og beboere. Vi der bor omkring Cykelbroen lever med dagligt støj og trafik fra de godt 17/18000 cyklister dagligt samt støjende trafik fra musikglade unge mennesker i weekenden. Vi føler at vi har taget vores del allerede. Hvor skal de stakkels mennesker der bor på Axel Heides gade parkere deres bil i anlægs perioden? Selve linjen vil blive en smule kortere fra KBH til DR byen ved at flytte den de ca 2/300 meter længere mod nord. Der er etableret centralt sugeanlæg for affald i hele området omkring Axel Heides gade som forbinder Bryggen med Artillerivej. Dette vil blive sat ud af drift og skal genetableres. Det må være indlysende at linjen skal lægges hvor den genere færrest og hvor der i forvejen er et naturligt område for dens placering. Med venlig hilsen Troels Danvold, Gemini Residence.

Svar til: Høring 64791 af: Kuno Christensen

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
134

INDSENDT AF
Kuno Christensen

BY
Ringsted

POSTNR.
4100

ADRESSE
Søndre PArkvej 111

HØRINGSSVAR

Kunne man overveje at lade boremaskinerne bore 2-300 meter længere. Så kunne man passende lave P kælder til elbiler - hvor kabeltræk til opladning

og de nødvendige mængder af strøm rimeligt meget nemmere er tilgængelige..

Svar til: Høring 64791 af: Anders Lisberg Petersen

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
133

INDSENDT AF
Anders Lisberg Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Formand Ejerforeningen Stockholmsgade 59-61

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Stockholmsgade 59, 2.tv.

HØRINGSSVAR

Begræns M5 til at kunne servicere de nye boligområder på Lynetten. Dvs. M5 begrænses til linje fra Lergravsparken og til Lynetteholm N. Der er tale om så store devaluereinger af menneskers liv i København at eksisterende boligområder bedes friholdes. Områderne DR Byen, Østerport, Amagerbrogade har f.eks. allerede let adgang til metro og de ektremt negative påvirkninger af anlægsarbejdet på mennesker og natur skal altid begrænses til det allermest nødvendige hvilket må være at forbinde nye boligområder og ikke ødelægge byen og menneskers liv i så urimelig lang tid som anlægsarbejdet vurderes at tage.

Svar til: Høring 64791 af: Bettina Jacoby

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
132

INDSENDT AF
Bettina Jacoby

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 63A, 3 tv

HØRINGSSVAR

Det er ganske enkelt absurd at bygge endnu en metrolinje på Islands Brygge. For det første har vi allerede en metrostation på Islands Brygge og vi har nu fået endnu en metrolinje lige over på den anden side af vandet. Om få år vil der blive bygget en bro over til Engholmene, og så vil man have hurtig adgang til denne metrolinje. Der er mega trafik på Artillerivej i forvejen, og det er ganske enkelt uoverskueligt hvis vi skal leve med trafikomlægninger og yderligere støj. Det har vi haft rigeligt af i de sidste mange år pga udbygningen af Islands Brygge Syd. Så et højt nej tak, og det er efter sigende også sundt at bevæge sig - også for bryggeboere.

Svar til: Høring 64791 af: Lisbeth Garly Andersen

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
131

INDSENDT AF
Lisbeth Garly Andersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 116

HØRINGSSVAR

Dette er et høringssvar til miljøkonsekvensrapporten i forhold til etablering af metro M5.

Grøn bynatur er blevet udpeget som allerhøjeste prioritet blandt kommunens borgere. Det fremgår af kommunens egen planstrategi for 2023. Det er derfor svært for mig at forstå, at man overvejer at henlægge en højbane i et område af dejlig grøn bynatur, der hver dag benyttes af mange mennesker. Det står i direkte kontrast til kommunens egen strategi og til alles ønsker. På Margretheholm bor mange mennesker, der formodentlig flere gange har overvejet at flytte ud af byen da de fik børn og da børnene blev lidt større. Flytte ud i mere natur og fredeligere omgivelser. Det har vi ihvertfald selv en del gange. Men det er bynaturen, der har holdt os i byen. Muligheden for at gå en lille aftentur i det grønne, gå ned at bade, ligge sig i græsset, kælke om vinteren. Vores børn spiller fodbold, hopper i trampolin, leger rollespil og de små fisker krabber. Det er hvad bynaturen kan og det er det der har holdt os i byen. Og jeg må så bare konstatere at vi ikke er alene. Margretheholm er blevet et ekstremt velfungerende og populært område! Ikke kun for os, men for en del andre Christianshavnere og folk længere væk fra. Her er også mange turister og det er tydeligt, at området vises frem. Vi er glade for at bo her. I de første mange år var det en byggeplads, nu er det blevet så fint. Jeg kan ikke bære tanken om, at det bliver en byggeplads igen og at der efter det etableres en højbane. Hvis der skal være en metro, så grav den ned! Ørestad viser os hvor grimt det kan blive. Og hvor mennesketomt der bliver efterfølgende. Vi vil ikke have en Ørestad herude! Og vi håber politikerne er kloge nok til at se det. Her er mange mennesker herude nu af en grund - det er fordi der er dejligt. Det er fordi vi som byboere har brug for at kunne trække vejret. Det er virkelig et skrækscenarie for os at bliver påvirket af årelang støj og støv og så få noget vi ikke vil have! Mange af os arbejder hjemme - jeg frygter virkelig konsekvenserne. Og så er det tankerne om at flytte fra byen kommer igen. Men det er ærgerligt, for jeg elsker København.

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Winkler

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
130

INDSENDT AF
Charlotte Winkler

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Borger

BY
København

POSTNR.
1311

ADRESSE
Olfert fishersgade 46,2,18

HØRINGSSVAR

Som borger i indre by har jeg kun få gange benyttet metroen, og det var til og fra lufthavnen. Ingen af de nuværende linier og slet ikke til et sted om 70 år, kan måle sig med en cykel, men hvis og når m5 kommer ville en metro til byens hospitaler gavne alle københavnere i hele byen, riget- Bispebjerg- Herlev-Hvidovre.

Svar til: Høring 64791 af: julia freya madsen

APPLICATION DATE
19. august 2024

SVARNUMMER
129

INDSENDT AF
julia freya madsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 40, 1tv

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmen vil jeg på det kraftigste håbe, at den kommende metrolinje bliver under jorden, som en metro jo bør være. Margretheholmen er en af de få tilbageværende oaser i København, hvor børn, hunde og voksne i alle aldre kan nyde godt af den skønne natur året rundt. Vi kan lege uforstyrret og nyde, at vores nærmeste nabo er Amagerværket. Det vil være helt ubeskriveligt ærgerligt, hvis vi pludselig får en metrolinje, der skal køre forbi vores vinduer og ødelægge den ellers fredelige oase, vi er så heldige at bo i.

Svar til: Høring 64791 af: Mirza Kapetanovic

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
128

INDSENDT AF
Mirza Kapetanovic

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66, 6. th

HØRINGSSVAR

Som beboer på Margretheholmsvej er jeg dybt bekymret over den foreslåede løsning med at anlægge metrobanen som en højbane mellem Prags Boulevard Øst og Refshaløen, især i det grønne område bag Udsigten. Højbanen vil være placeret så tæt på vores bygning, at den visse steder vil ligge inden for 50 meter, og passagerne vil nærmest få indkig i lejlighederne.

Min største bekymring er dog den markante stigning i støjniveauet, som en højbane vil medføre. Under anlægsfasen vil støjen fra byggeriet til tider overstige de tilladte grænseværdier og forstyrre beboernes daglige liv, især fordi støjen vil trænge direkte ind i soveværelserne, der vender ud mod det grønne område. I driftsfasen vil den konstante støj fra togdriften på højbanen fortsætte med at påvirke vores nattesøvn.

Højbanen vil også begrænse adgangen til det grønne område, især under anlægsfasen, hvor endnu en større del af området vil blive inddraget til byggeplads i lang tid. Den tilknyttede støj og de begrænsninger, som opfyldningen af havnen vil medføre, vil yderligere forværre situationen. Den færdige konstruktion vil dominerer landskabet på en måde, der er både visuelt og funktionelt uhensigtsmæssig.

Udover en mindre reduktion i CO2-udslip i anlægsfasen, fremhæver Miljøkonsekvensrapporten udelukkende ulemper ved en højbane over Margretheholmen, en tunnelløsning vil være klart at foretrække.

Jeg har svært ved at læse mig frem til, hvorfor højbanen skal placeres så tæt på Udsigten, da rapporten også indeholder forslag til et teknisk spor anlagt som højbane langt længere ude, tættere på vejen og broen som bruges til at fragte jord til Lynetteholmen.

Svar til: Høring 64791 af: Christoph Grimpe

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
127

INDSENDT AF
Christoph Grimpe

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Islands Brygge 30B

HØRINGSSVAR

Jeg synes ikke, at der er særlig stor behov for linjen mellem Kbh H og DR Byen. Beboerne på Islands Brygge har efterhånden fået metroen ved Havneholmen (kun 5 minutters gang fra Bryggebroen) og vil på et tidspunkt også få en ny gangbro på Islands Brygge syd mod Enghave Brygge. Jeg tænker, at den strækning bliver også meget dyr, fordi stationen ved Aksel Heides Gade skal graves dybt ned, og anlægsarbejdet generer trafikken og borgerne voldsomt omkring Bryggebroen. Derfor synes jeg, at pengene kunne bruges bedre, fx. til at grave metroen på Margreteholmen ned i jorden. Jeg synes, at man skal virklig overveje, om pengene er brugt på den bedst mulige måde ved at etablere en ny station på Islands Brygge, hvor der ikke er eller vil blive stor behov for endnu en station.

Svar til: Høring 64791 af: Ole Rasmussen

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
126

INDSENDT AF
Ole Rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Christianshavnernet

BY
Vejby

POSTNR.
3210

ADRESSE
stationsvej 45

HØRINGSSVAR

Domicil på Christianshavn fra 1971 til 2016. M5 forslaget tager udgangspunkt i den eksisterende metro, men undgår at komme ind på de negative fakta gjort med den eksisterende metro. Denne indsigelse supplerer min indsigelse den 16. august, og opsummerer historikken. De mange historiske fakta taler imod, at M5 linjen bliver til virkelighed. Henvisningerne er dokumentation, og links kan kopieres nederst på siden. Letbaneoversigten ses kun på den tidligere indsigelse. Enkelte henvisninger er tilføjet og afsnit er omformuleret.

MATERIALE:
m5 metro hoering.pdf

Jeg har aldrig forstået metroprojektet. Hverken dens finansiering eller dens linjeføring. Til gengæld har jeg til fulde forstået, hvorfor Kramer fik udarbejdet prognoser efter OTM-modellen, da de skulle bruges til at sikre metroens finansiering. Da Ørestadsmetroens M1 åbnede i 2002 viste det sig straks at tallene i prognoserne var vildt overdrevene. M1 metrostrækningen til Vestamager havde i 2002 beskedne 3.500 brugere dagligt.

Lars Engberg efterfulgte Kramer som overborgmester i 2004, og han fortsatte ufortrødent i samme spor. Han fik metroen udvidet med M3 City Ringen som har 17 stationer på 15,5 kilometer, og som blev påbegyndt i 2009. Strækningen åbnede i 2019 med tog i begge retninger, og 12 minutter som maksimal rejsetid mellem 2 stationer. Den skal have kostet 21,3 milliarder i anlægsomkostninger.

Da Kastrup lufthavn den 28. september 2007 (link til historik og prognoser) fik koblet M2 på M1 til Vestamager blev passagertallene hurtigt forbedret væsentligt. Til gengæld er der med lufthavnens vokseværk opstået kapacitetsproblemer. Det betyder overfyldte tog til og fra lufthavnen, og om et øjeblik kræver metroen vedligeholdelse, og der skal indkøbes nyt materiel.

Apropos lufthavnen, så har den haft en passagerfremgang siden 2007 på omkring 7 – 8 millioner, men det er tvivlsomt om SAS kan overleve, da selskabet i mere end et årti ikke har tjent penge. Flere af de direkte ruter ud af Kastrup kan være i fare for at forsvinde, og hvilken situation det efterlader de mange virksomheder i, som er afhængige af direkte ruter, det er i skrivende stund uvist. Men uden lufthavnspassagererne risikerer metroen en kæmpe økonomisk lussing. Nok også derfor Finansministeren er så gavmild! Til gengæld risikerer de virksomheder, som ikke er afhængige af en lufthavn, at flytte væk fra den uløselige trængsel, som fx DSB på Kalvebod Brygge har gjort.

Kramers metroprojekt i 1999 var et forsøg på at gentage TOR-modellen. En lang række ejendomme i København blev af Kramer sat til salg hos Tor til en forud aftalt mindstepris i 1994. Det viste sig hurtigt, at København havde overvurderet værdien af de 235 ejendomme, og 19.000 lejeboliger som stod på Tors salgsliste. De blev til stor fortrydelse solgt for en slik, og statens garantistillelse fik den konsekvens, at mange fik sig en billig andelsbolig på Statens regning. En billig bolig som det siden er blevet umuligt at opdrive. Landets skatteborgere var med den manøvre med til at betale den københavnske gæld, og for Kramer var TOR-modellens statsgaranti værd at afprøve nok engang på hans prestigeprojekt, en metro i København.

Han insisterede på en metro i Ørestad, som skulle få virksomheder til at vælge provinsen fra, og han baserede indtægterne i metroen på OTM-prognosen. Et eklatant fejlskøn, for virkeligheden viste efterfølgende, at Ørestadsmetroen var en dundrede underskudsforretning, som førte til en retssag om ejerskabet af Københavns Havn. Staten vandt. Det førte til, at By & Havn dagens lys, og med statens accept fik selskabet i opdrag at sælge de arealer i havnen, som staten ejede. By & Havns filosofi var, at kun mere metro kunne redde økonomien i den eksisterende metro. Underskud og Københavns Havns arealer blev først overdraget til Arealselskabet, og året efter til By & Havn. Med Kramer for bordenden blev de frigjorte arealer solgt i et rask tempo.

En havn af muligheder er således realiseret af kommunen selv, og grundene blev solgt efter først til mølle-princippet. I dag er arealerne plastret til med domiciler, foreninger og eksklusive ejerboliger, hvor flere er bygget på kunstige ø'er. Penge til mere metro var åbenlyst vigtigere end havnens muligheder. De planlagte boliger på Amager Fælled i Ørestad blev lagt på is, og udbygningen sat på pause i mere end 20 år. Men som tiden gik blev københavnerne opmærksomme på naturværdierne

og Amager Fælled og Stejlebakken endte som et stridsspørgsmål i retten, hvor metroen vandt. Tilbage står, at havnens grundsalg ikke har ført til nævneværdige forbedringer af metroens økonomi, og skal man være venlig, så har By & Havns grundsalg ikke øget den omfattende pendling væsentligt, men heller ikke forbedret Københavns trængselsproblemer.

Amagermetroen er bygget som en højbane for en nedgravet metro havde været mindst 3 gange så dyr. Højbanen er ført langs DR-byen og Bellakvarteret til en ny bydel, som oprindelig var tænkt som en bilfri bydel. Ørestad har derfor kun fået én gennemkørselsvej til Kalvebod Fælled. Fra Amager Fælled i nord, forbi Bella Centret til Kalvebod Fælled i syd med Fields midt imellem. Vejen er anlagt med et spor i begge retninger, og er præget af mange indsnævringer, bump, lyskryds og afstikkere til blindgyder. En labyrint for de fleste. Royal Arena med plads til mere end 17.000 gæster, fik en central plads ved Fields med adgang fra motorvejen. Udviklingen af Ørestad er så ikke gået helt som oprindelig planlagt.

Nordhavnsmetroen, med endestation i frihavnen på ØK's Orientkaj, er bygget efter samme princip, som en højbane, men her har By & Havn forlods sikret sig, at de 3.000 borgere som forventes at tilflytte området skal, udover de billettilskud alle betaler til metroen, også skal betale 900 mio. kroner i metroskat. Skatten pålægges ens husleje. En skat fremtidens beboere i hele Nordhavnen, og på Lynetteholm nok må forvente også at skulle betale.

I Ørestad burde den langt billigere letbane være anlagt i gadeplan, med en skinneføring lagt i en grøn allé fra City til Kalvebod Fælled, i en slags moderniseret udgave af Frederiksberg allé i nyt design, og på begge sider af selve letbanen med plads til kontorer og boliger, suppleret med et pulserende caféliv, butiks- og forretningsliv. En letbane ville have betydet flere stop, kortere gåafstande, færre biler, en mere fleksibel kapacitet, en bedre økonomi, en mere familievenlig bydel, og ikke mindst et langt mere levende lokalmiljø.

Hvorfor skal metroen og ikke fornuften bestemme Københavns byudvikling?

Men nej, metroen styrer byplanlægningen, og Ørestad skulle have en højbanemetro. Virkeligheden i dag er, at den hverken er rentabel eller bilfri. Nu er By & Havn sat i verden for at tjene penge. Så i stedet har de fundet ud af at spinne guld på bydelens biler, som kun må parkere i By & Havns parkeringshuse. Den eneste af By & Havns aktiviteter som har overskud. Ikke særlig beboervenligt, da alle bliver flået af eksorbitante parkeringsafgifter, og mange af de yngre generationer bosat i Ørestad betragter da også deres ophold i Ørestad som et transitophold. Bydelen fremstår som institutionaliseret i et trafikalt klondike, har kun få dagligvarebutikker, og et lokalt liv uden en klar identitet og uden atmosfære. Det spiller ikke i bydelen.

For at skabe en bedre rentabilitet i metroen argumenteres, at folk skal bo tættere, og fremme stationsnærheden. Fremover skal huse bygges med flere etager for højhuse er lig med potentielt flere betalende passagerer i metroen, og nogen argumenterer såmænd, at når flere mennesker bor tæt sammen, så vil huspriserne falde. I skyndingen har flere ejendomme i Ørestad vist fået et par etager ekstra. Men priserne på boliger stiger fortsat, og det kan flere højhuse eller Lynetteholm næppe ændre på. Mange boliger er uden bopælspligt, mange udlejes kun til expat's, er den billig så fremlejes den, og byens mange singler bor kun småt, som de slås om med de mange studerende med studiestart hvert år gør, og begge parter nærmest flås i husleje af griske udlejere, som næppe frivilligt afstår fra deres indkomst. SKATs ny ejendomsvurderinger sikrer, at det kun bliver endnu

dyrere i fremtiden, og Airbnb indtog i brokvartererne har ikke just hjulpet på prisudviklingen. Hele boligmarkedet er skævvredet af modsatrettede interesser, og det står næppe til at ændre.

Metroen har også fået ben. Først M4, og nu er M5 til den kunstige Ø Lynetteholm på tale. Staten har med Sydhavnsbenet til gengæld besluttet, at melde sig helt ud af projektet.

M5 benet sniger sig behændigt udenom Holmens mange institutioner, udenom Operaen & Mærsk på Nordre Toldbod, hvor By & Havn også har hovedsæde. Hvem husker ikke Kramer holde hof på Lumskebugten. Ingen metro til Holmens eksklusive boliger, til Forsvaret på Nyholm, og det mere afsides Margretheholm. Har man adresse dér må man tage en cykel eller bruge en vandcykel, for biler bliver der vist ikke afsat megen plads til i fremtiden Operaen har dog med en ny park anlagt et underjordisk p-anlæg.

Hospitalerne indgår ikke i infrastrukturen, hvilket absolut ikke er en hensigtsmæssig byplanlægning. M4 stopper på Køgevejen. Hospitalerne i Hovedstaden har ellers tæt på 2 mio. ambulante besøg om året, og de har alle store parkeringsproblemer, til personale, til brugere og til andre gæster, og er for svært tilgængelige. Ufatteligt.

Ingen betjening af Holmen og Hovedstadens hospitaler er mig en gåde, og de områder indgår ikke i Metroselskabets statistik som siger, at Metroselskabet tilbyder 75% af københavnerne en gåafstand på 600 meter til en metrostation. Spørgsmålet er, kan 600 meter betegnes som stationsnært og en acceptabel gåafstand, som Metroselskabet selv mener?

I reglen er der en lille kilometer, ofte mere, mellem metrostationerne, og for mange kan 600 meter være en temmelig lang gåafstand. Og har man en metrostation i den afstand, så medfører det automatisk en forringelse af busbetjeningen i området. Busserne kommer mindre omkring i gader og stræder. De får færre stop, og de kører med en større tidsfrekvens. En gåafstand i København burde være max 300 meter til nærmeste stoppested. Med 600 meter, mon så ikke de fleste stadig foretrækker bilen i dagligdagen, hvis børn og dagligvarer skal bæres op på 5 sal.

Flextrafik er en mulighed, men anvendes ikke af Københavns kommune. Skribenten er selv københavner og har haft sin bopæl i en lejebolig på Christianshavn gennem 45 år. I dag, som senior, kan jeg kun med besvær bevæge mig 100 meter til fods. Med metroen på Christianshavns Torv i 2004 fik busserne færre stop, de fik afkortet deres rute, og jeg måtte flytte fra 4. sal til en ejerbolig i provinsen. Så alt andet lige medførte metroen 500 meter væk fra min bopæl, en forringelse af den offentlige transport for mig, og mine mindst 3000 medborgere i området.

Metro lyder måske godt, og ser godt ud på papir, men Christianshavn er kendt for at huse mange ældre, ofte er de dårligt gående, og bydelen er absolut ikke handicap venlig. Men som transportform er metroen en publikumssucces, men i København en ekstrem kostbar succes. Den primært er til gavn for få. De 28 millioner rejsende, som skal til og fra lufthavnen, og de relativt få københavnere, som er bosat i en rimelig afstand i en gåafstand,

Staten har sagt fra, så nu står København alene tilbage med regningen. Byens indbyggere er med den københavnske metro taget som ufrivillige økonomiske gidsler i et politisk prestigeprojekt, som endnu ingen kender konsekvenserne af, og byens borgere går en usikker økonomisk fremtid i møde.

Lidt om stationsnært.
Fra Christianshavn til Vestamager i Ørestad er M1 metroen anlagt i terræn. Den er 6,3 km lang, og har 7 stop Christianshavn inklusive. Stationsafstanden i snit 6,3 km : 7 er lig med 0,9 kilometer.

I Nordhavn er metrostationen forbundet med Nordhavn S-togsstation med en gangtunnel under Kalkbrænderihavnsgade, og den ligger 800 meter fra endestationen på ØK's Orientkaj. M4 i Nordhavn er planlagt forlænget ud til Krydstogtskibene

Med M4 (Nordhavns + Sydhavns metroen) har København i alt 44 metrostationer fordelt på 45 km. Den har 360.000 brugere dagligt (tal fra 2022). Man skal vide, at brugere som undervejs skifter metro tælles med hver gang de skifter metro linje, for systemet registrerer ikke togskift.

Jeg har de sidste 23 år boet i Nice 6 måneder om året, som har anlagt en langt billigere letbane. De fik den første letbane i 2007, og letbanen har i dag 46 stationer fordelt på 25 km og den bruges af flere end 300.000 dagligt (tal i 2022). Stationerne er primært lagt i terræn, de er handicap venlige, og må betragtes som stationsnære. T1 + T2 + T3, de røde linjeføringer, har samlet kostet i anlæg 1.5 Mia. € = 11,25 mia. danske kroner. M5 fra Lynetteholm er i denne uge anslået at ville koste mindst 29 mia. kroner mod først anslået 23. mia. anlægsomkostninger.

En metro har sin primære effekt over korte afstande. Pendlingen til og fra København er da stort set også uberørt, og metroen er uden synderlig indflydelse på byens trængselsproblemer. Incentive kan heller ikke påvise en sammenhæng.

Men metroen fattes fortsat indtægter, savner passagerer, men har overfyldte togstammer, og det er absurd. Samtidig er stationerne er anlagt, så de ikke kan udbygges, og togene kan derfor ikke forlænges. Det er også absurd. Tidsintervallet er i myldretiden vist allerede maksimeret til bristepunktet, og også dette er absurd.

Dette link giver adgang til en Incentive post samfundsøkonomisk rapport, som synes at være identisk med den nævnt nedenfor. På side 19 ses konklusionen. Udgifterne beløber sig til 80 mia. kr. Indtægterne til 50 mia. kr. Et samfundstab på 30 mia. kroner, hvilket også er absurd.

Om udgifter: *De væsentligste omkostninger er anlæggelse og vedligeholdelse. Målt i nutidsværdi er det en omkostning på 53 mia. kr. Beregningen er uddybet i afsnit 8.4.1 Der er også væsentlige omkostninger forbundet med køb af metrotog (rullende materiel) til 14 mia. kr. og med at drive og vedligeholde metroen (26 mia. kr.).*

Om indtægter: *Flere rejsende i den kollektive trafik medfører øgede billetindtægter i alt 8 mia. kr. Det inkluderer både øgede billetindtægter for Metroselskabet og færre billetindtægter for de andre operatører i den kollektive trafik. Metroen har gjort en række busruter overflødige eller reduceret behovet for, hvor ofte busserne kører. Det har givet besparelser på i alt 6 mia. kr. Endelig har vi medtaget, at metroen har en levetid, der er længere end de 50 år, vi opgør gevinster og omkostninger for. Det betyder med andre ord, at der er en gevinst om 50 år ved, at vi stadig har en fuldt funktionsdygtig metro. Det er det, vi kalder 'restværdi' i tabellen.*

Konklusion: *Når vi gør alle omkostninger og gevinster op for det offentlige, er omkostningerne samlet set større end gevinsterne, jf. tabel 11 + 12.*

Rapporten indleder, at de eneste for alvor mærkbare gevinster ved en metro er rejsehastighed og frekvens, og Incentive synes i store træk, men bruger andre ord, at underbygge den argumentation, som er bragt i denne indsigelse. Jeg skal ikke kloge mig yderligere, dog kort nævne, at rapporten bekræfter, at i praksis kunne Ørestad have været udviklet meget anderledes, hvilket gør en post økonomisk samfundsanalyse vanskelig. De mange diffuse antagelser om brugeradfærd er da også mere underbygget af teoretiske betragtninger, end de er reelle udredninger, men betragtninger som bekræfter, at metroen er for de få. Hver københavner har en gæld på 45.000 kroner. Og her langstisbudgettet fra december 2022.

Fiskerne tømmer havet for fisk, efterlader deres trawl, for derefter at overlade det til samfundet at rydde op. Landmændene smadrer miljøer, og kræver kompensation for at rette op. I dag kom det frem at vandværkerne skal af med ekstra 30 mia. til landbruget for at få rent grundvand, som en konsekvens af den politiske trepartsaftale. Politikerne er gode til at smide gode penge efter dårlige, og nogle har en moral som ikke er bedre end fiskernes og landmændenes.

Lynetteholms funktion bør revurderes, for om den tiltrækker fremtidens børnefamilier er mere end tvivlsomt. Det er mere sikkert, at den tiltrækker skybrud. Desværre tænker københavnske politikere fortsat Rådhuspladsen som navlen for Københavns udvikling, men Hovedstaden er vokset, og eksistens er ikke længere noget som kun leves intra muros. Livet leves også i satellitbyer. København kan ikke længere tilbyde frisk luft og natur, og mangler fritidsfaciliteter, som sjov nok er tænkt med i Ørestad. Forhold som for mange i dag står øverst på ønskesedlen.

København byder til gengæld jævnligt på optøjer, på bandekrige, i gennem flere årtier på snesevis af vejarbejder året rundt i hele byen, kombineret med utallige events og afspærringer af centrale bydele. Det centrale København er også mærket af overturisme, og med flere arbejdspladser i centrum betyder det stadig mere trængsel, støj og forurening. Selv Christiania er blevet trætte af turisme og kriminalitet, og alle er enige i, at byen har for megen støj og forurening, men Langelinie! Hvor lang snor giver politikerne de mange krydstogtskibes med den ekstreme forurening de forsager, og så vil de have flere af slagsen. Skal det virkelig skal have lov til at forsætte.

Copy paste link

OTM-modellen https://ing.dk/artikel/trafikmodellens-historie
Rådet for bæredygtig trafik https://politiken.dk/danmark/oekonomi/art4906840/Metroen-er-kun-halvt-fyldt-op
Fakta om Vestamager 2002 https://m.dk/stationer/vestamager/
https://denstoredanske.lex.dk/Metro_Cityring
Metro tal og historik https://da.wikipedia.org/wiki/Københavns_Metro
Halvtomme tog https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/halvtomme-tog-til-25-milliarder-metro-har-langt-faerre
Passagerudviklingen siden 2009 https://www.cph.dk/om-cph/investorer/trafikstatistik
Myldretid http://myldretid.dk/nyheder/nr/804
Salg af ejendomme https://kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-koebenhavn/kommunal-velfaerd/da-kommunen-solgte-19-000-lejligheder/
By & Havn https://da.wikipedia.org/wiki/By_%26_Havn

https://kromannreumert.com/nyheder/arealudviklingsselskaber-muligheder-begraensninger-forbindelse-med-by-havneudvikling
Visioner for havnen i 2013 https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/dd082b19-1f32-4b21-821d-bf0dfa28238d/18839640-c10f-4b31-9c9d-55607ab3aece-bilag-3.pdf
Udviklingen https://engholmene.dk/engholmene-symboliserer-kobenhavns-havns-udvikling/
Amager Fælled https://da.wikipedia.org/wiki/Amager_Fælled
Fredningen https://www.kk.dk/brug-byen/byens-groenne-oaser/parker-og-groenne-omraader/amager-faelled
Fælledby
https://faelledby.dk/familie/?utm_source=Google_Ads_Search&utm_medium=Search&utm_campaign=Branding_familie_Search&gad_source=1&gbraid=0AAAAA9X1TnhZpOwyo2cmKKBA_JwCllQv7&gclid=EAIaIQobChMIvI3buov0hwMVdZKDBx2x7A4aEAAYASAAEgJ09PD_BwE
Nedgravning ikke mulig https://ekstrabladet.dk/nyheder/politik/article4374608.ece
Nordhavnslinjen https://da.wikipedia.org/wiki/M4_(metro)
Beboere i Nordhavn https://byoghavn.dk/nordhavn/
Skat https://ing.dk/artikel/nordhavn-lejere-skal-betale-900-millioner-i-saerlig-metroskat
By & Havns p-huse https://parkincph.dk/da/omraader/
Endestation https://www.arkitema.com/dk/projekt/sydhavnsmetro
Fortætning pdf https://kps23.kk.dk/sites/default/files/2024-02/Fortætningsanalyse.pdf
https://www.operaparken.dk/parkering/
75% ikke 85% https://estatemedia.dk/dk/2015/02/18/85-procent-af-kobenhavnere-far-ga-afstand-til-metro/
https://m.dk/vi-bygger-nye-linjer/forlaengelse-af-m4-til-ydre-nordhavn/
44 metrostationer fordelt på 45 km. https://da.wikipedia.org/wiki/Københavns_Metro
https://www.nicecotedazur.org/services/transports-et-mobilites/transports-publics/les-lignes-de-tramway/
25 km tramway med 46 stop https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Nice
Incentive rapport https://m.dk/media/cnfifcrh/incentive-ex-post-samfundsoekonomisk-analyse-af-den-eksisterende-metro-13jan2020.pdf
Gældfri I 2066? https://www.magasinetkbh.dk/indhold/metroen-gaeldfri-2066-langtidsbudget
Langtidsbudget 2023
https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d2a2061-3ef5-4f8d-8395-419c901eebc9/84e2c88e-168e-4644-a0e9-bc236cfbc76a-bilag-2.pdf
Revurderes https://lynetteholm.kk.dk/sites/default/files/2022-03/faktaark_om_lynetteholm_0.pdf
https://www.maritimedanmark.dk/absurd-hoj-forurening-fra-krydstogtskibe

m5_metro_hoering.pdf

Svar til: Høring 64791 af: Søren Lund

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
125

INDSENDT AF
Søren Lund

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 152

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende etablering af Metroens M5-linje som højbane på Margretheholm

Jeg ønsker at udtrykke min støtte til etableringen af Metroens M5-linje, men samtidig understrege vigtigheden af at vælge den mest hensigtsmæssige løsning for Margretheholm. Jeg er imod etableringen af en højbane og mener, at metroen i stedet bør graves ned.

En højbane vil medføre betydelige støjgener for beboerne på Margretheholm, både under anlægsfasen og når den er i drift. Højbanens struktur vil ikke blot forstærke støjen, men også sprede den over et bredere område, hvilket vil forringe livskvaliteten markant. Mange beboere, herunder familier og ældre, vil blive påvirket af den konstante støj, hvilket kan have alvorlige konsekvenser for både mental og fysisk sundhed.

Desuden vil en højbane kræve store arealer til anlæggelse og drift, hvilket vil inddrage og ødelægge rekreative områder, som i dag bruges af beboerne til friluftsliv og afslapning. Margretheholms grønne områder er en central del af vores fællesskab, og tabet af disse vil være et hårdt slag for os alle.

Når Margretheholm engang er fuldt integreret med resten af København, vil det være klart, at vi skulle have valgt den bedste løsning fra starten. Områdets postnummer, 1432 København K, viser allerede nu, at vi er en central del af byen. Derfor bør vi vælge løsninger, der reflekterer denne position. Ved at anlægge metroen som en tunnel fremfor en højbane, sikrer vi en løsning, der ikke blot respekterer områdets æstetik og rekreative værdi, men også fungerer som en fremtidssikret investering. Økonomisk set er det afgørende at vælge en løsning, der vil tjene byen i mange år fremover – en tunnel er langt mere holdbar og bæredygtig på den lange bane.

Som en familie på to voksne og tre børn, der har tilbragt det meste af deres barndom her på Margretheholm, er det dybt bekymrende at tænke på, at vores daglige omgivelser og trygge nærmiljø kan blive forvandlet af en højbane. Vores børn har nydt de grønne områder, den fred og de rekreative muligheder, som området tilbyder. Vi ønsker, at andre børn også får lov til at vokse op og nyde de samme grønne arealer og trygge rammer, som vores børn har haft glæde af. Det er afgørende, at vi bevarer disse værdifulde områder for fremtidige generationer.

Jeg opfordrer derfor kraftigt til, at Metroens M5-linje graves ned i stedet for at blive etableret som højbane. På denne måde kan vi både få en moderne metroforbindelse og bevare livskvaliteten i vores bydel.

Med venlig hilsen,
Søren Lund

Beboer på Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Lykke Fehmerling

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
124

INDSENDT AF
Lykke Fehmerling

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Jobtilfreds

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 152

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende etablering af M5 metroen på Margretheholm

Kære Københavns Kommune

Som beboer på Margretheholm vil jeg gerne udtrykke min støtte til den kommende metrolinje, men samtidig opfordre til, at den etableres som en underjordisk løsning frem for en højbane. Jeg ønsker at fremhæve tre centrale punkter i denne forbindelse:

1. **Begrænsning af rekreative områder**: Margretheholm er kendetegnet ved sine unikke rekreative områder, som omfatter både grønne friarealer og et levende havnemiljø. Disse områder er essentielle for vores daglige livskvalitet, da de giver mulighed for aktiviteter som gåture, sejlads og afslapning i naturen. Mange af os har valgt at flytte hertil fra mere tætbebyggede områder som Christianshavn netop for at få adgang til disse rekreative muligheder. En højbane vil beslaglægge store dele af disse områder og gøre dem utilgængelige i flere år, hvilket vil forringe vores livskvalitet markant.
2. **Langsigtede økonomiske overvejelser**: En underjordisk metro er en bedre langsigtet investering end en højbane. En underjordisk løsning vil minimere vedligeholdelsesomkostninger, beskytte infrastrukturen mod fremtidige klimaændringer og samtidig bevare ejendomsværdien i området. Højbaner er ofte mere udsatte for skader fra vind, vejr og korrosion, hvilket betyder, at de kræver hyppigere og mere kostbar vedligeholdelse. Desuden kan en højbane have en kortere levetid, da den kan blive forældet eller utilstrækkelig i takt med byens udvikling og tættere bebyggelse. En tunnel vil derimod være mindre påvirket af eksterne faktorer og kunne forblive en effektiv del af infrastrukturen i mange årtier. Ved at vælge en underjordisk løsning nu, vil kommunen undgå fremtidige udgifter til reparationer og opgraderinger, som nødvendigvis vil opstå med en højbane. Det er en løsning, der på lang sigt vil være mere økonomisk forsvarlig for både kommunen og beboerne.
3. **Livskvalitet og valg af bopæl**: Mange beboere på Margretheholm har valgt at flytte hertil som et bevidst valg om at blive i byen i stedet for at flytte ud på grund af de rekreative

muligheder og det rolige miljø. Margretheholm tilbyder en unik kombination af byliv og adgang til natur, hvilket er sjældent i København. Denne kombination gør området særligt attraktivt for børnefamilier, som søger et trygt og grønt miljø tæt på byen. En højbane vil markant ændre områdets karakter og mindske den værdi, vi fandt i at bo her. Det er afgørende, at disse kvaliteter bevares, for at området fortsat kan være et attraktivt og rekreativt sted at bo, og for at det kan fortsætte med at tiltrække børnefamilier, der ønsker at bo i et grønt og familievenligt område.

Jeg håber, at disse overvejelser vil blive taget i betragtning, når der træffes en beslutning om Metroens etablering på Margretheholm.

Med venlig hilsen
Lykke Fehmerling

Beboer på Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Astrid

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
123

INDSENDT AF
Astrid

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 34

HØRINGSSVAR

Trafikstøj er et stort miljøproblem, der påvirker både sundhed og trivsel for rigtig mange mennesker.

Langvarig eksponering af trafikstøj kan påvirke sundheden og f.eks. medføre gener som søvnforstyrrelser, negative virkninger på hjerte-kar-systemet, slagtilfælde, diabetes, stress og fordøjelsen samt kognitiv svækkelse hos børn. Støjgener har altså stor indvirkning på livskvalitet og psykisk sundhed. I værste tilfælde kan det føre til for tidlige dødsfald.

På Margretheholmsvej (Udsigten) er der ca. 500 lejemål. Med den planlagte metrolinje som højbane i "baghaven" og med ovenstående info, kan det derfor kun opfordres til at metroen graves ned under jorden

Svar til: Høring 64791 af: Simon

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
122

INDSENDT AF
Simon

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 34

HØRINGSSVAR
Vi påvirkes af både kort- og længerevarende støjgener. For tidlig dødsfald, stress, forhøjet blodtryk, blodpropper, slagtilfælde, søvnforstyrrelser og overvægt er blot nogle af de ting som er påvist hænger sammen med støjpåvirkning. I 2023 skønnedes det at 200-500 danskere døde for tidligt som følge af at være udsat for trafikstøj.

På Margretheholmsvej (Udsigten) er der ca. 500 lejemål som alle vil blive påvirket af den nye metrolinje (som højbane). Med metroen i "baghaven" og med ovenstående info, kan det derfor kun opfordres til at metroen graves ned under jorden

Svar til: Høring 64791 af: Lilian

APPLICATION DATE
18. august 2024

SVARNUMMER
121

INDSENDT AF
Lilian

BY
Fc.

POSTNR.
2000

ADRESSE
Schlegels Alle

HØRINGSSVAR

Jeg vil bidrage med at opfordre til at tage stilling til en Metro linje som forbinder lufthavnens metro med Vestamager metro st. i stedet for en M5.
Byen er nu virkelig godt dækket ind af Metro linjer og som nævnt i andet indslag, forbedring af busforbindelser vil sørge for at man kan få antallet af biler reduceret.

Amager er i rivende udvikling der kommer flere indbyggere til og borgere bliver ældre, de kan have stor glæde ved sådan en sløjfe på Metroen.

Venlig hilsen

Lilian

Svar til: Høring 64791 af: Alba Møller

APPLICATION DATE
17. august 2024

SVARNUMMER
120

INDSENDT AF
Alba Møller

BY
Copenhagen

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ulrik Birchs Allé 4, 4 Tv.

HØRINGSSVAR

Kære Københavns Kommune,

Tak for at indkludere os fra den nedre del af Amagerbrogade! Vi sidder i et akavet spot, der er alt for langt væk fra Amagerbrogade st. og Lergravsparken st. med utilregnelige busser derimellem - derfor ville det gøre livet en del nemmere at kunne få en metro herfra istedet! Vi er især mange studerende i dette område, som har problemer med transport hver dag, som kunne gøre turen til Universitetet mindre stressende. Jeg er stor medfølger og håber virkelig at dette bliver vedtaget!

største fan, Alba Møller.

Svar til: Høring 64791 af: Anders Balslev Jørgensen

APPLICATION DATE
17. august 2024

SVARNUMMER
119

INDSENDT AF
Anders Balslev Jørgensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
1967

BY
Århus C

POSTNR.
8000

ADRESSE
Skovvejen 33

HØRINGSSVAR

Hej.

Må jeg bede jer medtage vedlagte skitse til aternativ ruteføring i jeres overvejelser.

Denne linjeføring giver efter min mening bedre muligheder for

1. Tilkobling af inddæmmet ø til det nordligere København, S-tog og Nordsjælland.

2. Muligheder for senere forlængelse. Især til Nordvest. Kbhs. "metrohul".

3. Undgå overfyldt Østerport og en kort men kostbar passage over havnegraven.

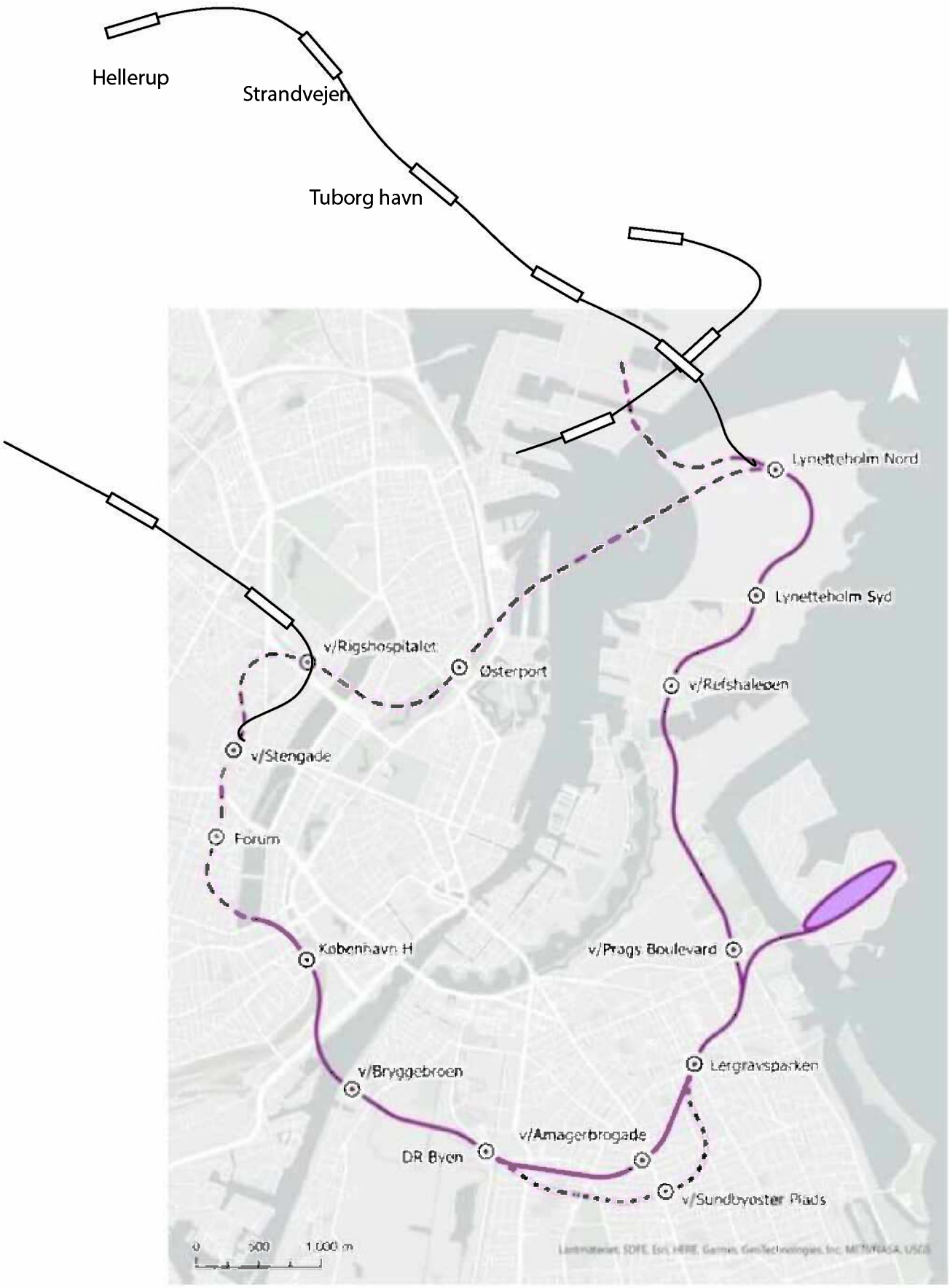
4. Bedre betjening af Nordhavn, Tuborg havn og Hellerup.

Med venlig hilsen

Anders Balslev Jørgensen

MATERIALE:
kbh metro.pdf

kbh_metro_0.pdf



Svar til: Høring 64791 af: Sara Hauge

APPLICATION DATE
17. august 2024

SVARNUMMER
118

INDSENDT AF
Sara Hauge

BY
København V

POSTNR.
1651

ADRESSE
Reventlowsgade 28, 2.th.

HØRINGSSVAR

Kære Beslutningstagere.

Som beboer ved Hovedbanen har jeg været igennem et metrobyggeri, og det er ikke noget man ønsker for sin værste fjende. Det er et helvede! Og når man siger det til nogen er svaret typisk; jamen får I ikke kompensation?

I bliver nødt til at være åbne om hvor sundhedsskadeligt det er at bo i konstant støj og lavfrekvent støj, og ikke have nogen mulighed for at blive hørt.

I bliver nødt til at genhuse alle børnefamilier og gøre dem opmærksomme på at deres børn bliver syge og får deres barndom ødelagt, hvis de bliver boende. Det har ikke bare konsekvenser i den årrække det står på, men mange år fremover, hvor deres nervesystem er overbelastet. Én ting er, hvis man er i 40'erne eller 30'erne, hvor man mister nogle år, men ens barndom er så essentiel for resten af livet. Man kan ikke bo ovenpå et metrobyggeri, det duer simpelthen ikke.

Som voksen begynder man måske "bare" med at være stresset, men efter noget tid bliver man fysisk syg, og halter sig videre. Man bliver en dårlig forælder og alt overskud forsvinder. Det er ikke raketvidenskab. Man skal ikke vide meget om nervesystemet og immunforsvaret for at forstå at selvfølgelig bliver man syg både fysisk og psykisk af at bo i konstant stress.

Vær søde at være åbne omkring det i stedet for at lade som om det ikke er så slemt og I er færdige lige om lidt. Og lad være med at tro at I det ikke gør noget at vi bliver syge, fordi vi får kompensation. Tag ansvar for byggeriet og dets konsekvenser. Lav ordentlige alternativer.

Tak!

Kh. Sara Hauge

Svar til: Høring 64791 af: Freddie Bergkvist

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
117

INDSENDT AF
Freddie Bergkvist

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Jernhusen AB

BY
Stockholm

POSTNR.
10130

ADRESSE
Klarabergsviadukten 49

HØRINGSSVAR

Remissvar bifogas

mvh

Freddie Bergkvist, Jernhusen AB

MATERIALE:
remissvar m5 jernhusen.pdf

Jernhusen

Namn
Adress

Handläggare, tfn
+46706544848

E-post
freddie.bergkvist@jernhusen.se

Datum
2024-08-16

Vår beteckning

Ert datum

Er beteckning

Remissvar Miljökonsekvensbeskrivning M5

Jernhusen AB anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

Jernhusen AB förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By och Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Det anses också vara det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Jernhusen AB framhåller därmed vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Detta för att möjliggöra en direktkoppling utan byten norrut till Österport.

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

Förgreningskammaren bedöms även ha en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Prognosen visar också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Jernhusen

Utöver det vill Jernhusen AB framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller Jernhusen AB att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5.

Jernhusen AB vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.

Freddie Bergkvist, Regionchef Projektutveckling

Jernhusen AB (publ), Box 520, 101 30 Stockholm
Besöksadress: Klarabergsviadukten 49
Organisationsnummer: 556584-2027

Svar til: Høring 64791 af: Jeannie Andersen

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
116

INDSENDT AF
Jeannie Andersen

BY
København

POSTNR.
1364

ADRESSE
Nørre Farimagsgade 33 B

HØRINGSSVAR

Ikke mere Metro i København. Brug i stedet pengene på at gøre den offentlige trafik i området GRATIS og sørg for at den hænger sammen og er tilgængelig evt. med en flextaxi trafikordning for gamlinger.

Svar til: Høring 64791 af: Tue

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
115

INDSENDT AF
Tue

BY
København V

POSTNR.
1720

ADRESSE
Sønder Boulevard 100

HØRINGSSVAR

I for bindelse med høringen for en mulig M5, vi jeg opfordre til man ligger linieføringen i en tunnel. Det har skadet området omkring Amager strand og store dele af Nordhavn/Ørestad at man der har valgt linieføring over jorden. Metroen er fantastisk og en gevinst under jorden, men til gene når den bevæger sig over jorden.

Håber det tages med i overvejelserne, og beslutningen laves med erfaringer fra sydhavns udviddelsen, hvor den endte i tunnel hele vejen.

Svar til: Høring 64791 af: Jeppe Larsen

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
114

INDSENDT AF
Jeppe Larsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 39

HØRINGSSVAR

Kære Københavns kommune,

Hermed mit høringssvar ifm anlæggelse af metrolinje til lynetteholmen.

Mit svar er blot en opfordring til at tænke jer rigtig godt om når I skal tage de her store beslutninger - både for hele region hovedstaden, men i særdeleshed for os københavnere som bor midt i byen og elsker alt det den har at byde på.
I vores familie har vi familiemedlemmer som bor i Ørestaden. Her blev valgt en metroløsning, hvor metroen ligger over jorden. Her blev valgt en løsning som har ødelagt området på så utroligt mange måder. En løsning som har savet Ørestaden helt over og umuliggjort eksistensen af små hyggelige områder, hvor man kan mødes og spille bold, lege og spille. Lige præcis sådan et område er Margretheholmen og det græsområden som ligger bag lejlighederne i udsigten, ned mod Margretheholmen havn.
Det område vil blive fuldstændig ødelagt med en metro over jorden. Og lige præcis den slags områder er dem vores by er så afhængige af, hvis det fortsat skal være et godt sted at vokse op og leve sit liv.

Og det kan ikke gøres om. Så tænk jer nu godt om!!

Svar til: Høring 64791 af: Pernille Aven

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
113

INDSENDT AF
Pernille Aven

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 32, 1.Th

HØRINGSSVAR

Jeg henstiller til M5 graves ned under jorden, fremfor at ligge over jorden (som på Amager vest). Det er af flere hensyn; Udsyn, rekreative områder der ødelægges og mindskes, bydel "deles", trafik som i forvejen er meget presset i området fordi der ikke er plads på vejene.

Desuden er vi som beboere, der skal se frem til mange års vej- og gravearbejde i området ikke interesseret i at de ikke forskønner området, men gør det grimmere hvis en metro kommer over jorden.

Håber virkelig at I tager højde for de fejltagelser der er lavet ved Amager Vest med en metro over jorden og aldring nogensinde vil overveje at lægge flere metroer i vores dejlige by over jorden! Metroer høre i mine øjne til under jorden.

Svar til: Høring 64791 af: Bente Kristensen

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
112

INDSENDT AF
Bente Kristensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 32, 3. Th

HØRINGSSVAR

Eftersom København efterhånden har mange nye boligkomplekser, der er opstået selvfølgelig mhp. at give københavnerne tag over hovedet, er det gjort på bekostning og åbne og frie arealer , hvor man kan lade op til dagens dont. Derfor bør denne nye metro graves ned, så det ikke ødelægger det rekreative område samt kontakten til havnen

Svar til: Høring 64791 af: ole rasmussen

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
111

INDSENDT AF
ole rasmussen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Christianshavnernet

BY
Vejby

POSTNR.
3210

ADRESSE
Stationsvej 45

HØRINGSSVAR

Jeg har aldrig forstået metroprojektet. Hverken dens finansiering eller dens linjeføring. Se indsigelsen på 6 sider i det vedlagte word dokument med link. Word ikke tilladt. Se pdf vedlagt

MATERIALE:
hoering metrolinje.pdf

Høring metrolinje

Jeg har aldrig forstået metroprojektet. Hverken dens finansiering eller dens linjeføring. Til gengæld har jeg til fulde forstået, hvorfor Kramer fik udarbejdet prognoser efter OTM-modellen, da de skulle bruges til at sikre metroens finansiering. Da Ørestadsmetro M1 åbnede i 2002 viste det sig straks at tallene i prognoserne var vildt overdrevene.

https://ing.dk/artikel/trafikmodellens-historie
https://politiken.dk/danmark/oekonomi/art4906840/Metroen-er-kun-halvt-fyldt-op

Lars Engberg efterfulgte Kramer som overborgmester i 2004, og fortsatte ufortrødent i samme spor. Han fik metroen udvidet med M3 City Ringen med 17 stationer på 15,5 kilometer, som blev påbegyndt i 2009. Strækningen åbnede i 2019, og den skal have kostet 21,3 milliarder i anlægsomkostninger.

https://denstoredanske.lex.dk/Metro_Cityring
https://da.wikipedia.org/wiki/Københavns_Metro
https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/halvtomme-tog-til-25-milliarder-metro-har-langt-faerre
https://m.dk/stationer/vestamager/

Da Kastrup lufthavn den 28. september 2007 (link til historik og prognoser) blev koblet på Vestamager metroen blev M2 linjen en succes, og strækningen forbedrede hurtigt passagertallene. Til gengæld er der med lufthavnens vokseværk opstået kapacitetsproblemer. Det betyder overfyldte tog, og om et øjeblik kræver metroen vedligeholdelse, og der skal indkøbes nyt materiel. M1 strækningen til Vestamager havde i 2002 beskedne 3.500 brugere dagligt.

Apropos lufthavnen, så er det tvivlsomt om SAS kan overleve, da selskabet i mere end årti ikke har tjent penge. Flere af de direkte ruter ud af Kastrup er dermed i fare for at forsvinde, og hvilken situation det efterlader de mange virksomheder i, som er afhængige af direkte ruter, det er i skrivende stund usikkert. Men uden lufthavnspassagerer risikerer metroen en kæmpe økonomisk lussing. Til gengæld risikerer de virksomheder, som ikke er afhængige af en lufthavn, at flytte væk fra den uløselige trængsel, som fx DSB på Kalvebod Brygge har gjort.

Kramers metroprojekt i 1999 var et forsøg på at gentage TOR-modellen. En lang række ejendomme i København blev af Kramer sat til salg hos Tor til en forud aftalt mindstepris i 1994. Det viste sig hurtigt, at København havde overvurderet værdien af de 235 ejendomme, og 19.000 lejeboliger som stod på Tors salgsliste. De blev til stor fortrydelse solgt for en slik, og statens garantistillelse fik den konsekvens, at mange fik sig en billig andelsbolig på Statens regning. En billig bolig som det siden er blevet umuligt at opdrive. Landets skatteborgere var med den manøvre med til at betale den københavnske gæld, og for Kramer var TOR-modellen værd at afprøve nok engang på hans prestigeprojekt, en metro i København.

https://kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-koebenhavn/kommunal-velfaerd/da-kommunen-solgte-19-000-lejligheder/

Han insisterede på en metro i Ørestad, som skulle tiltrække virksomheder, og argumenterede med en finansiering af driften baseret på OTM prognosen. Den var et fejlskøn, og virkeligheden viste at metroen gav et dundrede underskud. Ørestadsselskabets stigende underskud førte til en retssag om ejerskabet til Københavns Havn, som Staten vandt. Den turbolens som fulgte førte til By & Havn dagens lys. Med statens accept fik de i opdrag at sælge de arealer i havnen, som staten ejede. By & Havns filosofi var den, at kun mere metro kunne redde den fatale økonomi i den eksisterende metro. Metroens underskud og Københavns Havns arealer blev først overdraget til Arealselskabet, og året efter til By & Havn. Med Kramer for bordenden blev de frigjorte arealer solgt i et rask tempo.

https://da.wikipedia.org/wiki/By_%26_Havn
https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/dd082b19-1f32-4b21-821d-bf0dfa28238d/18839640-c10f-4b31-9c9d-55607ab3aece-bilag-3.pdf
https://da.wikipedia.org/wiki/Amager_Fælled
https://www.kk.dk/brug-byen/byens-groenne-oaser/parker-og-groenne-omraader/amager-faelled
https://faelledby.dk/familie/?utm_source=Google_Ads_Search&utm_medium=Search&utm_campaign=Branding_familie_Search&gad_source=1&gbraid=0AAAAA9X1TnhZpOwyo2cmKKBA_JwCllQv7&gclid=EAIaIQobChMIvI3buov0hwMVdZKDBx2x7A4aEAAYASAAEgJ09PD_BwE

Københavns Havns arealer er i en havn af muligheder i princippet solgt af kommunen selv, og er efter først til mølle princippet blevet plastret til med domiciler i glas og beton og eksklusive rigmands ejerboliger, hvor flere er bygget på kunstige ø'er. Penge i en fart var åbenlyst vigtigere end muligheder. De planlagte boliger på Amager Fælled i Ørestad blev straks lagt på is, og sat på pause i mere end 20 år. Med tiden blev omgivelserne opmærksomme på naturen og Amager Fælled og Stejlebakken gjort til et stridsspørgsmål som endte i retten, hvor metroen vandt. Tilbage står, at havnens grundsalg ikke har ført til nævneværdige forbedringer af metroens økonomi, og skal man være venlig, så har grundsalget ikke har øget den omfattende pendling, eller forværret Københavns trængselsproblemer.

Amagermetroen er bygget som en højbane. Ørestad, som grænser op til Bellakvarteret, blev som en ny bydel oprindelig tænkt som en bilfri bydel. Bydelen har derfor kun fået én gennemkørselsvej til Kalvebod Fælled. En vej fra Amager Fælled i nord til Kalvebod Fælled i syd med Fields midt imellem. Vejen er anlagt et spor i begge retninger, og er præget af mange indsnævringer, bump, lyskryds og afstikkere til blindgyder. En labyrint for de fleste. Bydelen havde jo fået en metro forærende, så veje var mest til pynt. Royal Arena med plads til + 17.000 gæster, fik en central plads ved Fields, som også har adgang fra motorvejen. Udviklingen af Ørestaden som bydel er så ikke gået helt som det var planlagt.

M4 fra Nordhavn har endestation i frihavnen på ØK's Orientkaj, og er bygget efter samme princip, som en højbane, men her har By & Havn forlods sikret sig, at de 3.000 borgere som forventes at tilflytte området, udover de billettilskud alle betaler til metroen, også skal betale en ekstra metroskat. Skatten til By & Havn er lagt på ens husleje. En skat fremtidens beboere i hele Nordhavnen, og på Lynetteholm nok må forvente også at skulle betale.

https://da.wikipedia.org/wiki/M4_(metro)
https://politiken.dk/danmark/oekonomi/art5567872/Chokregning-koster-metro-naboer-900-millioner?srsltid=AfmBOorAoUYQGV2Zldb5Ejuy-BU0nnLLI7tLs183ZhnWg4Dw9pLv8WWb

I Ørestad burde en helt anden og langt billigere bydel være planlagt. En letbane havde været svaret, og ikke nødvendigvis som en højbane. Skinneføringen kunne være lagt i gadeplan, i en grøn allé fra City til Kalvebod Fælled, en moderniseret Frederiksberg allé i nyt design, og på begge sider af selve letbanen plads til kontorer og boliger, suppleret med et pulserende caféliv, butiks- og forretningsliv. En letbane ville have betydet flere stop, kortere gåafstande, færre biler, en mere fleksibel kapacitet, en bedre økonomi, og ikke mindst et langt mere levende lokalmiljø.

Men nej, Ørestad skulle have en højbanemetro, og virkeligheden i dag er, at den stadig ikke er rentabel, og Ørestad er ikke bilfri. Nu er By & Havn sat i verden for at tjene penge. Så i stedet har de fundet ud af at spinne guld på den bilfri bydels biler, som kun kan holde i parkeringshuse. Vist den eneste af By & Havns aktiviteter med overskud. Ikke særlig beboervenligt, da alle bliver flået af de eksorbitante p-afgifter, og mange af de yngre generationer bosat i Ørestad betragter da også deres ophold som et transitophold, da bydelen fremstår som institutionaliseret i et trafikalt klondike med få dagligvarebutikker og et lokalt liv uden atmosfære og en klar identitet.

For at skabe en bedre rentabilitet i metroen er det nu planen, at folk skal bo tættere, og fremover skal der bygges flere højhuse, for flere etager er lig med potentielt flere betalende passagerer i metroen, og nogen argumenterer, at når flere mennesker bor tæt sammen, så vil huspriserne falde.

I skyndingen har flere ejendomme i Ørestad vist fået et par etager ekstra. Men priserne på boliger stiger fortsat, og det kan flere boliger eller Lynetteholm næppe ændre på. Mange boliger er uden bopælspligt, mange udlejes kun til expat's, og byens mange singler bor kun småt, som de slås om med de mange studerende med studiestart hvert år gør, og begge parter nærmest flås i husleje af griske udlejere. SKATs ny ejendomsvurderinger sikrer, at det kun bliver endnu dyrere i fremtiden. Airbnb har med sit indtog i brokvartererne ikke just hjulpet på boligsituationen. Hele boligmarkedet er skævvredet af modsatrettede interesser, og det står næppe til at ændre.

Metroen har også fået ben. Først M4, og nu er M5 til den kunstige Ø Lynetteholm på tale. Staten har med Sydhavnsbenet til gengæld besluttet, at melde sig helt ud af projektet. M5 benet sniger sig behændigt udenom Holmens mange institutioner, udenom Operaen & Mærsk, Holmens eksklusive boliger, om Forsvaret på Nyholm, og det mere afsides Margretheholm. Har man adresse dér må man tage en cykel eller en vandcykel, for biler bliver der vist ikke afsat megen plads til i fremtiden Operaen har dog med en ny park anlagt et underjordisk p-anlæg.

https://www.operaparken.dk/parkering/

Hospitalerne er fra start ikke tænkt med i infrastrukturen, hvilket absolut ikke er hensigtsmæssig planlægning. Hvidovre fik heller ikke et ben. M4 stopper på Køgevejen. Hospitalerne har ellers tæt

på 2 mio. ambulante besøg om året, og de har alle store parkeringsproblemer, til personale, til brugere og andre til gæster, så de forbliver svært tilgængelige. Ufatteligt, men det er for dyrt!

Metrostationer via Holmen er også for dyrt, er forklaringen, så hospitaler og Holmen tæller derfor ikke med i statistikken, som siger, at Metroselskabet tilbyder 75% af københavnerne en gåafstand på 600 meter til en metrostation. Spørgsmålet er så bare om 600 meter kan kaldes for stationsnært, som Metroselskabet åbenbart mener?

https://estatemedia.dk/dk/2015/02/18/85-procent-af-kobenhavnere-far-ga-afstand-til-metro/
Metroselskabet selv siger 75% og ikke 85%

For mange kan det være en temmelig lang gåafstand, men ofte er der en lille kilometer eller mere mellem metrostationerne. Har man en metrostation stationsnært, så forringes busbetjeningen i området, da busserne kommer mindre omkring i gader og stræder. De får også færre stop, og kører med en større tidsfrekvens. Så mon ikke de fleste stadig foretrækker bilen, hvis børn og dagligvarer skal bæres op på 5 sal.

Flextrafik er en mulighed, men anvendes ikke af Københavns kommune. Skribenten, københavner med bopæl i en lejebolig på Christianshavn gennem 45 år, kan som senior kun med besvær bevæge sig 100 meter til fods. Med metroen på Christianshavns Torv i 2004 fik busserne færre stop, de fik en kortere rute, og jeg måtte flytte fra 4. sal til en ejerbolig i provinsen.

Så alt andet lige medførte denne såkaldt stationsnære metro på Torvet, med omkring 500 meter i gåafstand, en forringelse af den offentlige transport for små 3000 beboere i Aladdin, men det lyder måske godt, og metro ser på papiret godt ud. Christianshavn er kendt for mange ældre, at de ofte er dårligt gående i en bydel som absolut ikke er handicap venlig.

Som transportform er metroen uden tvivl en publikumssucces, det er en metro i reglen alle steder, men i København er metroen en ekstrem kostbar succes, da den primært er til gavn for de få. De rejsende, som skal til og fra lufthavnen, og de relativt få københavnere, som er bosat i en afstand i en gåafstand på fra 200 til 300 meter til nærmeste station. Det som i den offentlige transport må betragtes som en rimelig afstand til nærmeste stoppested for en familie.

Nu Staten har sagt fra, så står København nu alene tilbage med regningen. Byens indbyggere er med den københavnske metro taget som ufrivillige økonomiske gidsler i et politisk prestigeprojekt, som endnu ingen kender konsekvenserne af, og byens borgere går en usikker økonomisk fremtid i møde.

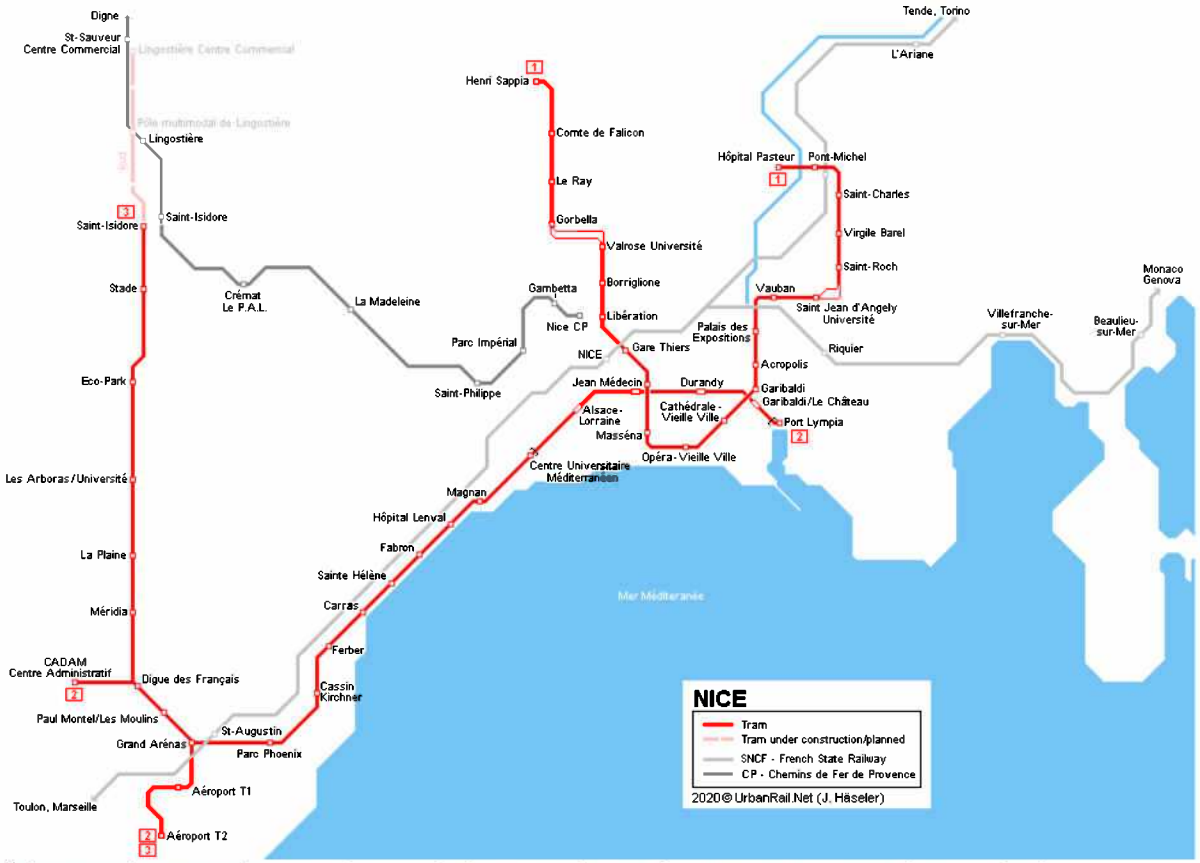
Lidt om stationsnært. Fra Christianshavn til Vestamager i Ørestad er M1 metroen anlagt i terræn. Den er 6,3 km lang, og har 7 stop Christianshavn inklusive. Stationsafstanden i snit 6,3 km : 7 er lig med 0,9 kilometer.

I Nordhavn er metrostationen forbundet med Nordhavn S-togsstation med en gangtunnel under Kalkbrænderihavnsgade, og den ligger 800 meter fra endestationen ved Levantkaj.

Med M4 (Nordhavns + Sydhavns metroen) har København i alt 44 metrostationer fordelt på 45 km. Den har 360.000 brugere dagligt (tal fra 2022). Man skal vide, at brugere som undervejs skifter metro tælles med hver gang de skifter metro linje, for systemet registrerer ikke togskift.

https://da.wikipedia.org/wiki/Københavns_Metro
https://www.nicecotedazur.org/services/transports-et-mobilites/transports-publics/les-lignes-de-tramway/
https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Nice

Jeg har de sidste 23 år boet i Nice 6 måneder om året, som har anlagt en langt billigere letbane. De fik den første letbane i 2007, og letbanen har i dag 46 stationer fordelt på 25 km og den bruges af flere end 300.000 dagligt (tal i 2022). Stationerne er primært lagt i terræn, de er handicap venlige, og må betragtes som stationsnære. T1 + T2 + T3, de røde linjeføringer, har samlet kostet i anlæg 1.5 Mia. € = 11,25 mia. danske kroner. M5 fra Lynetteholm er i denne uge anslået at ville koste mindst 29 mia. kroner mod først anslået 23. mia. anlægsomkostninger.



Århus med 356.000 borgere har en letbane. Letbanen har 50 stationer, og bruges dagligt af 17.000 passagerer. Letbanen er + 100 km lang, og har iflg. selskabet kostet 3,5 mia. i 2009 kroner.

En metro har sin primære effekt over korte afstande. Pendlingen til og fra København er da stort set også uberørt, og metroen er uden synderlig indflydelse på byens trængselsproblemer. Incentive kan heller ikke påvise en sammenhæng.

Men metroen fattes fortsat indtægter, altså flere passagerer, og med den politiske stædighed er det lykkedes at stavnsbinde København til en kostbar og urentabel transportform. Metroen mangler passagerer, men har overfyldte togstammer, og det er absurd. Samtidig er stationerne er anlagt, så de ikke kan udbygges, og togene kan derfor ikke forlænges. Det er også absurd. Tidsintervallet er i myldretiden vist allerede maksimeret til bristepunktet, også det er absurd.

Desværre er linket til en Incentive rapport fjernet: incentive-ex-post-samfundsøkonomisk-analyse-af-den-eksisterende-metro-13jan2020.pdf, hvor der stod:

Om udgifter: *De væsentligste omkostninger er anlæggelse og vedligeholdelse. Målt i nutidsværdi er det en omkostning på 53 mia. kr. Beregningen er uddybet i afsnit 8.4.1 Der er også væsentlige omkostninger forbundet med køb af metrotog (rullende materiel) til 14 mia. kr. og med at drive og vedligeholde metroen (26 mia. kr.).*

Om indtægter: *Flere rejsende i den kollektive trafik medfører øgede billetindtægter i alt 8 mia. kr. Det inkluderer både øgede billetindtægter for Metroselskabet og færre billetindtægter for de andre operatører i den kollektive trafik. Metroen har gjort en række busruter overflødige eller reduceret behovet for, hvor ofte busserne kører. Det har givet besparelser på i alt 6 mia. kr. Endelig har vi medtaget, at metroen har en levetid, der er længere end de 50 år, vi opgør gevinster og omkostninger for. Det betyder med andre ord, at der er en gevinst om 50 år ved, at vi stadig har en fuldt funktionsdygtig metro. Det er det, vi kalder 'restværdi' i tabellen.*

Konklusion: *Når vi gør alle omkostninger og gevinster op for det offentlige, er omkostningerne samlet set større end gevinsterne, jf. tabel 11 + 12.*

Dette link giver adgang til en Incentive post samfundsøkonomisk rapport, som synes at være identisk med den ovenfor nævnte. På side 19 ses konklusionen. Udgifterne beløber sig til 80 mia. kr. Indtægterne til 50 mia. kr. Et samfundstab på 30 mia. kroner, hvilket også er absurd.

https://m.dk/media/cnfifcrh/incentive-ex-post-samfundsoekonomisk-analyse-af-den-eksisterende-metro-13jan2020.pdf

Rapporten indleder, at de eneste for alvor mærkbare gevinster ved en metro er rejsehastighed og frekvens, og Incentive synes i store træk, men bruger andre ord, at underbygge den argumentation, som er bragt i denne indsigelse. Jeg skal ikke kloge mig yderligere, dog kort nævne, at rapporten bekræfter, at i praksis kunne Ørestad have været udviklet meget anderledes, hvilket gør en post økonomisk samfundsanalyse vanskelig. De mange diffuse antagelser om brugeradfærd er da også mere underbygget af teoretiske betragtninger, end de er reelle udredninger, men betragtninger som bekræfter, at metroen er for de få. Hver københavner har en gæld på 45.000 kroner. Og her langstisbudgettet fra december 2022.

https://www.magasinetkbh.dk/indhold/metroen-gaeldfri-2066-langtidsbudget
https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/0d2a2061-3ef5-4f8d-8395-419c901eebc9/84e2c88e-168e-4644-a0e9-bc236cfbc76a-bilag-2.pdf

Fiskerne tømmer havet for fisk, efterlader deres trawl, for derefter at overlade det til samfundet at rydde op. Landmændene smadrer miljøer, og kræver kompensation for at rette op. I dag kom det frem at vandværkerne skal af med ekstra 30 mia. til landbruget for at få rent grundvand, som en konsekvens af den politiske trepartsaftale. Politikerne er gode til at smide gode penge efter dårlige, og nogle har en moral som ikke er bedre end fiskernes og landmændenes.

Lynetteholms funktion bør revurderes, for om den tiltrækker fremtidens børnefamilier er mere end tvivlsomt. Det er mere sikkert, at den tiltrækker skybrud. Desværre tænker københavnske politikere fortsat Rådhuspladsen som navlen for Københavns udvikling, men Hovedstaden er vokset, og eksistens er ikke længere noget som kun leves intra muros. Livet leves også i satellitbyer. København kan ikke længere tilbyde frisk luft og natur, og mangler fritidsfaciliteter, som sjov nok er tænkt med i Ørestad. Forhold som for mange i dag står øverst på ønskesedlen.

København byder til gengæld jævnligt på optøjer, på bandekrige, i gennem flere årtier på snesevis af vejarbejder året rundt i hele byen, kombineret med utallige events og afspærringer af centrale bydele. Det centrale København er også mærket af overturisme, og med flere arbejdspladser i centrum betyder det stadig mere trængsel, støj og forurening. Selv Christiania er blevet trætte af turisme og kriminalitet, og alle er enige i, at byen har for megen støj og forurening, men Langelinie! Hvor lang snor giver politikerne de mange krydstogtskibes med deres ekstreme forurening, og de vil have flere af slagsen. Skal det virkelig skal have lov til at forsætte.

https://www.maritimedanmark.dk/absurd-hoj-forurening-fra-krydstogtskibe

Svar til: Høring 64791 af: Kristine Ammitzbøll-Bille

APPLICATION DATE
16. august 2024

SVARNUMMER
110

INDSENDT AF
Kristine Ammitzbøll-Bille

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74, 2. Th.

HØRINGSSVAR

Bevar københavnerfamiliers åndehul

I forbindelse med planlægningen af den nye metrolinje M5 overvejes det, om en del af linjen skal føres over eller under jorden. Både som børnefamilie på Margretheholm og som borger i København er jeg ikke i tvivl: M5 skal graves ned.

Det skal den for at bevare et af de få reelle familieområder og åndehuller i byen. Og for ikke at gentage fejlen med
linjeføring over jorden på Amager, hvor man både æstetisk og logistisk på grimmeste vis har pløjet metroen igennem landskabet og delt øen i to.

På Margretheholm vil metro over jorden betyde linjeføring lige ude foran beboernes vinduer! Det skal vi holde os for gode til i en moderne og klog by.

Her er det nemlig børnelærdom, at metroen bor under jorden. Det skal M5 selvfølgelig også.

Svar til: Høring 64791 af: Helen Hauberg

APPLICATION DATE
15. august 2024

SVARNUMMER
109

INDSENDT AF
Helen Hauberg

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Carl Th. Zahles Gade 14 1th

HØRINGSSVAR

Tak. Det er fantastisk.

mere metro må give færre biler.

selvfølgelig vil der være gener i anlægsperioden. Det holder ko op. Lad os glæde os.

go’e hilsener

Helen Hauberg

Svar til: Høring 64791 af: Jacob Hartmann

APPLICATION DATE
15. august 2024

SVARNUMMER
108

INDSENDT AF
Jacob Hartmann

BY
Kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Cedergangen 35

HØRINGSSVAR
Metro er fedt, men grav den nu ned! En tunnel løsning vil bedre imødekomme kommunens egen prioritering af byrum, der kan "mere for flere" og som "videreudvikler byens rum med fokus på københavnernes hverdagsliv" og "styrker sammenhængskraften i byen i gamle såvel som nye byområder" jf Visionen Vores København. Ved at vælge en højbaneløsning vil man komme til at gentage fejlene fra andre områder, hvor bydele er gennemskåret af en højbanemetro med de negative konsekvenser som højbaner ofte medfører, såsom såsom støjforurening, utryghed og en opsplitning af byrum. Se bare på de dårlige eksempler fra metroen i Ørestad og den mellem Øresund Station og Lufthavnen.

Svar til: Høring 64791 af: Anne

APPLICATION DATE
14. august 2024

SVARNUMMER
107

INDSENDT AF
Anne

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 52

HØRINGSSVAR
Tak for forslaget og for at gennemføre en høringsproces, hvor høringssvarene forhåbentlig bliver taget meget alvorligt, da den repræsenterer borgernes stemmer og dermed giver politikerne en mulighed for et værdifuldt indblik i hverdagen i det/de områder som berøres af dette forslag. Vi bor som familie på Margretheholm og har gjort det i 10 år og har dermed været med i gennem en stor del af den nyere byudvikling som kendetegner området. Det er et fantastisk område, hvor der er sket rigtig mange spændende og gode ting. Det er samtidig et område som er unikt fordi det også har skønne grønne områder og masser af vand. Det er et dejligt område for børn som kan få lov at vokse op i byen i trygge rammer med gode udfoldelsesmuligheder. Det er også dejligt at se så mange uge mennesker og de gode muligheder der generelt er på tværs af generationer. En metro er uden tvivl en god ting for hele området, herunder refshaleøen, selvom det kan undrer at det haster så meget med etablering af en metro til et område, hvor meget få bor og uden stop tæt på det sted hvor flest bor. Det kan også undre at man overvejer at anlægge en del af metroen over jorden netop der hvor der er beboelse og lystbådehavn. En metro skal under jorden også på det stykke. Mangler finansiering så heller "spare op" og vente, så der ikke bliver taget dårlige beslutninger på baggrund af økonomi som får konsekvenser mange mange år frem for mange generationer. Anlægges metroen over jorden ved Margretheholm betyder det, at det store grønne område, som dagligt benyttes af rigtige mange forskellige mennesker ødelægges, da det ikke vil være muligt at benytte området på samme måde som nu. Samtidig vil de mange mennesker som bor i Udsigten få metroen til nabo og skulle leve med konstant kørsel af tog uden at det endda giver mulighed for at de let kan benytte linjen. Det kan undrer at man ikke har lært af samme fejl på Amager hvor en stor del af metroen også ligger over jorden og skæmmer områder flere steder. En metro over jorden betyder også at en stor del af lystbådehavnen nedlægges for at blive fyldt op med jord for at metroen kan køre over jorden. Det virker som en utrolig dårlig løsning, som vil fjerne et stykke af Københavns historie og betyde at de mange mennesker, der bruger havnen og for hvem den er vigtig skal finde andre steder til deres både. Lystbådehavnen er unik og en perle vi skal være stolte af i København og derfor støtte op om, da den giver mange mennesker øget kvalitet og sundhed samtidig med at den med sine vejrende master er et smukt vartegn for den by vi også ønsker København skal være. Nemlig en by hvor der både er storby, grønne og blå områder og et rigt og aktivt liv. Det kan noget, men det kræver vi passer på det og ikke lader kortsigtede økonomiske rammer bestemme en fremtid som får så stor betydning for rigtig mange mennesker. En metro skal køre under jorden! Det kan også undre, at man ikke overvejer at lægge metrolinjen tættere op af Copenhill med stop der, så endnu et af Københavns

vartegn bliver endnu mere tilgængeligt og kan udvikles yderligere. Hvorfor placerer en linje over jorden tæt på bebyggelse hvor mange mennesker bor når god planlægning med en metro under jorden og måske tættere på Copenhill kan skabe en helt anderledes bæredygtig udvikling for København og københavnerne langt ud i fremtiden. Vi kan fastholde de fantastiske grønne områder, en skøn og unik Havn og samtidig understøtte en god og nødvendig videreudvikling af området og Refshaleøen. Gennem den linjeføring der lægges op til er der mange smukke, store og gamle træer. Noget vi bør værne om i København. Det er en beskæmmende tanke hvis de skal lade livet for en metro over jorden. At plante nye træer andre steder kan ikke kompensere for fældning af ældre og store træer. Det er umuligt at få øje på andre grunde til en linjeføring over jorden end manglede finansiering. Der er simpelthen ingen fordele ved at en metro kører over jorden og i det her tilfælde blinker alle de røde lamper som advarsel. Jeg håber modet til at tænke længere end kortsigtet finansieringshensyn kendetegner vores politikere i kommunen. Selvom en metro er kærkommen, så vil vi hellere vente lidt endnu hvis det betyder den rigtige løsning der passer på det gode i området og understøtter den fine udvikling som allerede har været og som er på vej. De bedste hilsner Anne

Svar til: Høring 64791 af: Emli Brink

APPLICATION DATE
14. august 2024

SVARNUMMER
106

INDSENDT AF
Emli Brink

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 142

HØRINGSSVAR

Jeg vil gerne dele mine synspunkter i forbindelse med høringen om den planlagte M5-metroforbindelse, specielt med fokus på de foreslåede højbaneløsninger og teknikspor ved Margretheholm. Som beboer i området er jeg dybt bekymret over de potentielle konsekvenser, disse løsninger vil have for vores nærmiljø.

Margretheholm er et område, hvor den unikke kombination af grønne områder og nærhed til byen gør det til et attraktivt sted for børnefamilier og andre beboere. En højbaneløsning risikerer at ødelægge disse kvaliteter ved at skære igennem vores grønne områder og forstyrre forbindelsen til Margretheholm Havn, hvilket vil mindske områdets værdi for os, der bor her.

I Københavns Kommunes egen Kommuneplanstrategi 2023 fremgår det klart, at grøn bynatur er en topprioritet for byens borgere. Det er derfor afgørende, at denne prioritet afspejles i beslutningen om metroens linjeføring på Margretheholm. En højbane vil stå i direkte modstrid med denne prioritering og risikerer at ødelægge de elementer, som gør Margretheholm særligt attraktivt for familier og andre beboere.

Tidligere projekter i København, såsom metrostrækningen i Ørestad og mellem Øresund Station og Lufthavnen, har vist os, at højbaneløsninger kan føre til negative konsekvenser, såsom opsplitning af byrum og begrænsning af adgang til grønne områder. Disse erfaringer bør tages alvorligt for at undgå lignende problemer på Margretheholm.

En tunnelløsning ville i højere grad respektere både bynaturen og behovet for effektiv transport, uden at skade de rekreative områder, som er så vigtige for vores lokalsamfund.

Miljøkonsekvensrapporten har desværre undervurderet værdien af vores grønne områder ved Margretheholm. De er ikke blot rekreative rum, men centrale for fællesskabet, hvor børn og voksne kan mødes og udfolde sig. At reducere disse områder vil have alvorlige konsekvenser for vores livskvalitet, og det er ikke rimeligt at antage, at nærliggende områder kan erstatte deres funktioner.

Selvom det er vigtigt at reducere CO2-udledningen fra metrobyggeriet, er forskellen i udledning mellem en højbane og en tunnelløsning relativt lille i forhold til det samlede projekt. Jeg vil derfor

opfordre til, at metroen føres i en tunnel under Margretheholm og Margretheholm Havn, så vi kan bevare den rette balance mellem grønne områder og effektiv transport, som er nødvendig for at opretholde et bæredygtigt og attraktivt bymiljø.

Svar til: Høring 64791 af: Finn Ankerstjerne

APPLICATION DATE
14. august 2024

SVARNUMMER
105

INDSENDT AF
Finn Ankerstjerne

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Willemoesgade 51, 2. th

HØRINGSSVAR
Lynetteholmprojektet skal stoppes så hurtigt som muligt. Københavnerne ønsker ikke øen, som er til skade for miljøet i østersøen, og som derudover lukker havnebyen inde. Vi ønsker heller ikke at betale for det projekt, som er trumfet igennem uden demokratiske processer, og hen over hovedet på borgerne. Et stop for projektet, vil helt løse problemer og udgifter til den planlagte Metrolinje M5. Stop Lynetteholm og stop M5.

Svar til: Høring 64791 af: Sine Nissen

APPLICATION DATE
14. august 2024

SVARNUMMER
104

INDSENDT AF
Sine Nissen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 138

HØRINGSSVAR
Kære beslutningstagere For tre år siden stod min familie og jeg overfor at skulle flytte hjem til Danmark efter et par år i Berlin. Vi tænkte egentlig at med to børn, så skulle vi nok nord for København. Vi så på en masse huse omkring Snekkersten, Humlebæk etc. Dog ville vi gerne København så det allersidste vi gjorde inden vi rejste hjem igen var at kigge på et rækkehus på Margretheholm og det har vi aldrig fortrudt. Her var der grønt, vand og luft samtidig med at vi var tæt på København og alle dens muligheder. Min datter har proklameret at hun aldrig vil flytte herfra. Hun blev dog noget slukøret, da jeg fortalte hende om planerne om en højbane herude. Vi elsker metroen. Vi er en familie på fire uden bil. Vi bruger offentlig transport til alt, når vi ikke cykler og metroen tager os til hovedbanen fra Christianshavn i myldretiden, så vi kan nå toget til Jylland. Den er uundværlig. Men grav den ned. Gør det nu i stedet for at skubbe opgaven et par årtier ud i fremtiden. For på et tidspunkt bliver alle disse ting gemt væk under jorden. Vi ser det allerede mange steder og jeg håber inderligt at visionære mennesker ender med at træffe en beslutning, der kigger på andet end økonomi her og nu. Bevar vores smukke område, som hver gang vi får besøg overrasker danskere såvel som turister. En oase så tæt på byen. Mvh. Sine Nissen

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Rise

APPLICATION DATE
14. august 2024

SVARNUMMER
103

INDSENDT AF
Rasmus Rise

BY
København K

POSTNR.
1432

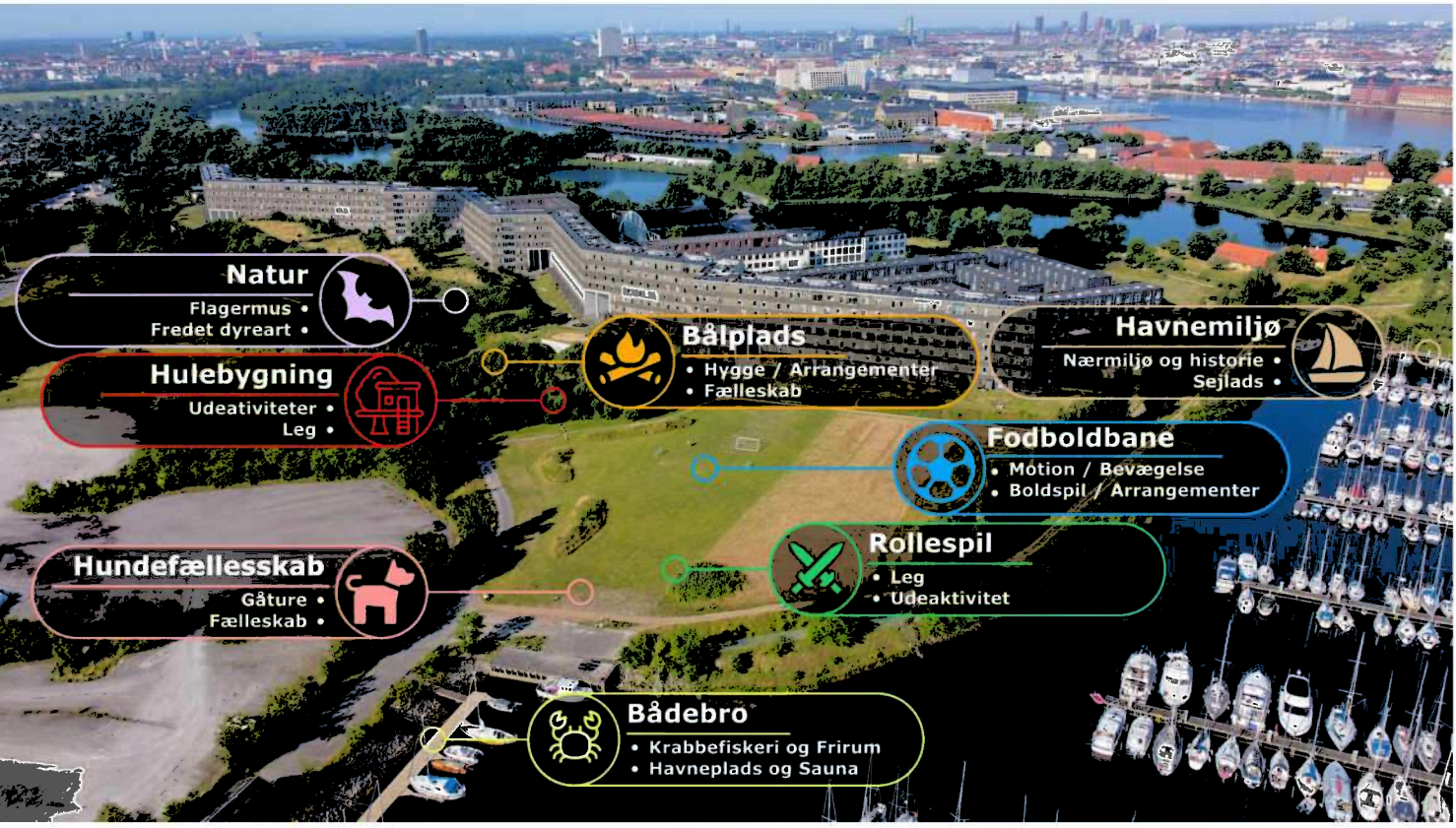
ADRESSE
Søflygade 11

HØRINGSSVAR
Bevar balancen mellem bynatur og metro på Margretheholm Jeg har med stor interesse læst miljøkonsekvensrapporten for den nye metroforbindelse M5 og ønsker at bidrage til den igangværende høring. Jeg er særligt optaget af den foreslåede højbaneløsning (viadukt-/dæmningsløsning herefter kaldet "højbane") ifbm. den sydlige løsning på metroforbindelsen samt tillige etableringen og placeringen af tekniksporet ifbm. den nordlige løsning. Begge løsningsmodeller vil få store konsekvenser for lokalmiljøet ved Margretheholm. En løsning med en højbane vil ødelægge vores unikke grønne områder ved Margretheholm og vores nærmiljø herunder forbindelsen til Margretheholm Havn. Disse elementer er afgørende for at opretholde Margretheholms attraktivitet for byens borgere bl.a. børnefamilierne, og bidrager til at holde dem i København. Som det fremgår af Københavns Kommunes egen Kommuneplanstrategi 2023, er "grøn bynatur" blevet udpeget som den allerhøjeste prioritet blandt kommunens borgere. Dette understreges af en spørgeskemaundersøgelse foretaget i kommunens borgerpanel. Når kommunen nu overvejer udbygningen af metroen på Margretheholm, er det derfor afgørende, at man handler i overensstemmelse med borgernes ønsker og prioriterer bevarelsen af vores grønne områder. At ødelægge en så stor del af Margretheholms grønne "hjerte" står i direkte modstrid med kommunens egen strategi og borgernes klare udtryk for, hvad der er vigtigt for dem. Ved at vælge en højbaneløsning vil man komme til at gentage fejlene fra andre områder, hvor bydele er gennemskåret af en højbanemetro. Både metroen i Ørestad og den mellem Øresund Station og Lufthavnen har resulteret i en opsplitning af byrum og en begrænsning af adgang til de grønne områder. Disse projekter har vist os, at en ureflekteret placering af infrastruktur kan få alvorlige konsekvenser for byens kvalitet. En tunnel løsning vil bedre imødekomme kommunens egen prioritering af grøn bynatur i samspil med klimavenlig transport. Empiri fra både København og andre byer viser, at højbaner ofte medfører negative konsekvenser som støjforurening, utryghed og en opsplitning af byrum. Disse effekter vil uden tvivl have en negativ indvirkning på vores grønne områder og livskvalitet på Margretheholm. Vi ser allerede nu konsekvensen ved de andre områder i København, hvor der er tilvalgt en højbane, hvorved der netop nu bruges mange midler på at skabe rum og tryghed for at forsøge at genetablere de tabte byrum. I miljøkonsekvensrapporten bliver vores grønne område på Margretheholm potentiale desværre undervurderet. Det beskrives som et sted, hvor man "går ture og lufter hund", hvilket er en alt for begrænset beskrivelse. Vores grønne bynatur er så meget mere end det. Her afholdes regelmæssigt arrangementer for områdets mange børn og voksne, og området er en naturlig samlingspunkt for vores fællesskab. Børnene bruger det til leg, boldspil, krabbefiskeri og udforskning, mens de voksne

nyder muligheden for motion og afslapning i den grønne og blå natur. At reducere området til blot et sted at gå ture og lufte hund er en misvisende og uretfærdig karakteristik, der ikke afspejler områdets sande værdi og betydning for beboerne. Jeg vedhæfter et kort der viser blot nogle af de mange funktioner som området har. Margretheholms grønne områder, giver også mulighed for at børn selv kan definere rammerne for deres leg, hvilket er en uerstattelig ressource. Det er her, børnenes fantasi får frit spil, og de udvikler kreative evner, som det er svært at stimulere i mere strukturerede legemiljøer. Disse åbne rum er unikke og kan ikke genskabes på samme måde ved et programmeret legemiljø. Jeg vil også her bestride at der skulle findes områder i nærheden som kan erstatte Margretheholms grønne områder og dets funktioner, som det ellers står beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen. Selvom målsætningen om at halvere CO2-udledningen på den nye metrolinje er prisværdig, er forskellen i årlig CO2-udledning mellem en højbane og en tunnel forholdsvis lille sammenlignet med projektets samlede klimaaftryk. Det er værd at bemærke, at en af de største potentielle CO2-besparelser kan findes ved at udelade afgreningskammeret til en Malmømetro, da dette projekt endnu ikke er endeligt besluttet. Jeg opfordrer derfor til, at metroen føres i en tunnel under Margretheholm og Margretheholm Havn for at bevare balancen mellem bynatur, rekreative områder og effektiv transport.

MATERIALE:
hoeringssvar metro m5 - map.pdf

hoeringssvar_metro_m5_-_map.pdf



Svar til: Høring 64791 af: Martin Wallin

APPLICATION DATE
14. august 2024

SVARNUMMER
102

INDSENDT AF
Martin Wallin

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72, 1.tv

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for M5

Kære Transportministerium

Jeg skriver til jer som beboer på Margretheholm for at udtrykke min dybe bekymring vedrørende en eventuel anlæggelse af den nye M5 metrolinje som en højbane gennem Margretheholm. Beslutningen om, hvorvidt M5 skal være en højbane eller en underjordisk løsning, er endnu ikke taget, og jeg vil stærkt opfordre jer til at vælge en underjordisk løsning på grund af nedenstående.

Negative virkninger af en højbane

1. **Visuel påvirkning og landskab**: En højbane vil skabe en visuel barriere og ændre områdets karakter markant. Uanset om en højbane anlægges som en viadukt eller dæmning, så vil det dominere landskabsbilledet og skabe en unaturlig opdeling af området. Dette er særligt problematisk i et område som Margretheholm, hvor den nuværende harmoni mellem grønne områder og beboelse vil blive ødelagt.
2. **Støj og vibrationer**: Byggearbejde og drift af en højbane vil medføre betydelig støj og vibrationer, hvilket vil påvirke beboernes livskvalitet negativt. Dette vil være særligt generende for de omkring 3000 beboere i Margretheholm, som vil opleve forringet boligkomfort og øget stressniveau.
3. **Begrænsninger i adgang og rekreative områder**: Anlægsarbejdet vil begrænse adgangen til grønne og rekreative områder, som er essentielle for vores daglige liv. Disse områder bruges dagligt af tusindvis af beboere og besøgende, og en højbane vil i høj grad reducere deres brugbarhed og skønhed.
4. **Kulturmiljøet**: Højbanen vil forstyrre det lokale kulturmiljø og reducere den historiske værdi af området. Margretheholm har en rig historie, og en højbane vil skabe en visuel og fysisk adskillelse, som vil mindske oplevelsen af områdets kulturarv.
5. **Miljøpåvirkninger**: Anlægsarbejdet vil have negative miljømæssige konsekvenser på flora og fauna i området. Et forsøg på at genetablere et andet sted er for det første ingen garanti for at livet kommer tilbage i det område, hvor man vil forsøge at genetablere den fjernede natur. For det andet så vil en højbane ødelægge det grønne område for altid på Margretheholm.

Fordele ved en underjordisk løsning

1. **Minimal visuel påvirkning**: En tunnel vil bevare områdets visuelle karakter og sikre, at landskabet forbliver uforstyrret. Dette vil bevare den nuværende æstetik og sørge for, at Margretheholm forbliver et attraktivt og grønt område. Til glæde for alle, der besøger området men også for de mange mennesker som bor herude.
2. **Reduktion af støj og vibrationer**: En underjordisk løsning vil minimere støj og vibrationer, både under anlæg og drift, hvilket er afgørende for vores boligmæssige trivsel. Dette vil sikre, at beboerne kan fortsætte med at nyde deres hjem og grønne areaer under anlæggelsen.
3. **Bevarelse af rekreative områder**: Anlægsarbejdet vil i højere grad kunne begrænses til specifikke områder, hvilket minimerer påvirkningen af grønne og rekreative områder. Margretheholm Havn og de omkringliggende grønne områder vil forblive uberørte og tilgængelige for alle.
4. **Beskyttelse af kulturmiljøet**: En tunnel vil ikke forstyrre det lokale kulturmiljø, hvilket sikrer bevarelsen af områdets historiske værdi. Dette vil også forhindre de negative indkigsgener og lydgener, som en højbane ville medføre.
5. **Mindre miljøpåvirkning**: En underjordisk løsning vil minimere de miljømæssige konsekvenser og beskytte lokale økosystemer. Dette er særligt vigtigt for at bevare områdets biodiversitet og sikre en bæredygtig udvikling.

Specifikke påvirkninger af beboernes hverdag, rekreative områder og Margretheholm Havn

Jeg vil gerne gentage nogle af de store negative konsekvenser, en højbane vil have på vores daglige liv, de rekreative områder og Margretheholm Havn:

- **Beboernes hverdag**: En højbane vil medføre betydelige gener i form af støj, vibrationer og visuel forstyrrelse. Dette vil have en direkte negativ påvirkning på de cirka 3000 beboere i Margretheholm, som vil opleve forringet livskvalitet.
- **Rekreative områder**: De grønne områder og Margretheholm Havn er essentielle for områdets beboere og besøgende. En højbane vil totalt ødelægge disse områder og reducere deres værdi og anvendelighed. Hvis der er nogen tvivl om områdets nuværende skønhed, så vil jeg gerne henvise til disse videoer som er taget af området hvor det er tydeligt at de grønne områder er altafgørende for vores tvisel herude:
    - https://www.youtube.com/clip/UgkxcixeFu2xFZfFJLyoXnSyzCRDoRlzyNbS
    - https://www.youtube.com/clip/Ugkx-CSeGJnSs0xO40Qgu9GMUwiI1Yh0LmJB

- **Margretheholm Havn**: Havnens funktion som hjemsted for 720 både og mange fritidsaktiviteter vil blive alvorligt forstyrret. En tunnelløsning vil bevare havnens funktion og skønhed, hvilket er afgørende for områdets identitet og brugsværdi.

Jeg er bekendt med de ekstra omkostninger som vil være forbundet med en anlæggelse af en tunnelløsning fremfor en højbane. Evt. kan det overvejes at lade beboerne herude bidrage til projektet i form af en metroskat, som man også har i Nordhavn. Merprisen er bestemt det værd for at bevare vores område. At anlægge en højbane vil være at gentage en kæmpe fejl da man anlagde metroen ude på Amager hvor metrodæmningen og viadukten pløjer igennem området som en stor mur som deler området i to. Man var lige ved at begå samme fejl ude i Sydhavnen, men heldigvis blev det besluttet at anlægge Ny Ellebjerg station under jorden, til stor glæde for alle. Metroen er genial, og en

særdeles effektiv måde at transportere folk rundt på i københavn og minimere behovet for biler i byen, hvilket er godt for miljøet i København. Men en Metro hører til under jorden!

Det er også rimelig at vi spørger os selv, hvad det er for en by, vi ønsker København skal være. Skal alle vores grønne områder virkelig dækkes til med beton og metrohøjbaner, når nu den bedste løsning ligger lige foran os?

På baggrund af disse argumenter opfordrer jeg jer til at vælge en underjordisk løsning for M5 gennem Margretheholm. De langsigtede fordele ved at bevare områdets karakter, miljø og livskvalitet for beboerne retfærdiggør de højere anlægsomkostninger.

Med venlig hilsen,

Tasha, Emma og Martin Wallin
Beboer på Margretheholm, Margretheholmsvej

MATERIALE:
hoeringssvar vedroerende miljoekonsekvensrapporten for m5.pdf

Høringssvar vedrørende Miljøkonsekvensrapporten for M5

Kære Transportministerium

Jeg skriver til jer som beboer på Margretheholm for at udtrykke min dybe bekymring vedrørende en eventuel anlæggelse af den nye M5 metrolinje som en højbane gennem Margretheholm. Beslutningen om, hvorvidt M5 skal være en højbane eller en underjordisk løsning, er endnu ikke taget, og jeg vil stærkt opfordre jer til at vælge en underjordisk løsning på grund af nedenstående.

Negative virkninger af en højbane

1. **Visuel påvirkning og landskab**: En højbane vil skabe en visuel barriere og ændre områdets karakter markant. Uanset om en højbane anlægges som en viadukt eller dæmning, så vil det dominere landskabsbilledet og skabe en unaturlig opdeling af området. Dette er særligt problematisk i et område som Margretheholm, hvor den nuværende harmoni mellem grønne områder og beboelse vil blive ødelagt.
2. **Støj og vibrationer**: Byggearbejde og drift af en højbane vil medføre betydelig støj og vibrationer, hvilket vil påvirke beboernes livskvalitet negativt. Dette vil være særligt generende for de omkring 3000 beboere i Margretheholm, som vil opleve forringet boligkomfort og øget stressniveau.
3. **Begrænsninger i adgang og rekreative områder**: Anlægsarbejdet vil begrænse adgangen til grønne og rekreative områder, som er essentielle for vores daglige liv. Disse områder bruges dagligt af tusindvis af beboere og besøgende, og en højbane vil i høj grad reducere deres brugbarhed og skønhed.
4. **Kulturmiljøet**: Højbanen vil forstyrre det lokale kulturmiljø og reducere den historiske værdi af området. Margretheholm har en rig historie, og en højbane vil skabe en visuel og fysisk adskillelse, som vil mindske oplevelsen af områdets kulturarv.
5. **Miljøpåvirkninger**: Anlægsarbejdet vil have negative miljømæssige konsekvenser på flora og fauna i området. Et forsøg på at genetablere et andet sted er for det første ingen garanti for at livet kommer tilbage i det område, hvor man vil forsøge at genetablere den fjernede natur. For det andet så vil en højbane ødelægge det grønne område for altid på Margretheholm.

Fordele ved en underjordisk løsning

1. **Minimal visuel påvirkning**: En tunnel vil bevare områdets visuelle karakter og sikre, at landskabet forbliver uforstyrret. Dette vil bevare den nuværende æstetik og sørge for, at Margretheholm forbliver et attraktivt og grønt område. Til glæde for alle, der besøger området men også for de mange mennesker som bor herude.
2. **Reduktion af støj og vibrationer**: En underjordisk løsning vil minimere støj og vibrationer, både under anlæg og drift, hvilket er afgørende for vores boligmæssige trivsel. Dette vil sikre, at beboerne kan fortsætte med at nyde deres hjem og grønne areaer under anlæggelsen.

3. **Bevarelse af rekreative områder**: Anlægsarbejdet vil i højere grad kunne begrænses til specifikke områder, hvilket minimerer påvirkningen af grønne og rekreative områder. Margretheholm Havn og de omkringliggende grønne områder vil forblive uberørte og tilgængelige for alle.
4. **Beskyttelse af kulturmiljøet**: En tunnel vil ikke forstyrre det lokale kulturmiljø, hvilket sikrer bevarelsen af områdets historiske værdi. Dette vil også forhindre de negative indkigsgener og lydgener, som en højbane ville medføre.
5. **Mindre miljøpåvirkning**: En underjordisk løsning vil minimere de miljømæssige konsekvenser og beskytte lokale økosystemer. Dette er særligt vigtigt for at bevare områdets biodiversitet og sikre en bæredygtig udvikling.

Specifikke påvirkninger af beboernes hverdag, rekreative områder og Margretheholm Havn

Jeg vil gerne gentage nogle af de store negative konsekvenser, en højbane vil have på vores daglige liv, de rekreative områder og Margretheholm Havn:

- **Beboernes hverdag**: En højbane vil medføre betydelige gener i form af støj, vibrationer og visuel forstyrrelse. Dette vil have en direkte negativ påvirkning på de cirka 3000 beboere i Margretheholm, som vil opleve forringet livskvalitet.
- **Rekreative områder**: De grønne områder og Margretheholm Havn er essentielle for områdets beboere og besøgende. En højbane vil totalt ødelægge disse områder og reducere deres værdi og anvendelighed. Hvis der er nogen tvivl om områdets nuværende skønhed, så vil jeg gerne henvise til disse videoer som er taget af området hvor det er tydeligt at de grønne områder er altafgørende for vores tvisel herude:
    - https://www.youtube.com/clip/UgkxcixeFu2xFZfFJLyoXnSyzCRDoRlzyNbS
    - https://www.youtube.com/clip/Ugkx-CSeGJnSs0xO40Qgu9GMUwil1Yh0LmJB
- **Margretheholm Havn**: Havnens funktion som hjemsted for 720 både og mange fritidsaktiviteter vil blive alvorligt forstyrret. En tunnelløsning vil bevare havnens funktion og skønhed, hvilket er afgørende for områdets identitet og brugsværdi.

Jeg er bekendt med de ekstra omkostninger som vil være forbundet med en anlæggelse af en tunnelløsning fremfor en højbane. Evt. kan det overvejes at lade beboerne herude bidrage til projektet i form af en metroskat, som man også har i Nordhavn. Merprisen er bestemt det værd for at bevare vores område. At anlægge en højbane vil være at gentage en kæmpe fejl da man anlagde metroen ude på Amager hvor metrodæmningen og viadukten pløjer igennem området som en stor mur som deler området i to. Man var lige ved at begå samme fejl ude i Sydhavnen, men heldigvis blev det besluttet at anlægge Ny Ellebjerg station under jorden, til stor glæde for alle. Metroen er genial, og en særdeles effektiv måde at transportere folk rundt på i københavn og minimere behovet for biler i byen, hvilket er godt for miljøet i København. Men en Metro hører til under jorden!

Det er også rimelig at vi spørger os selv, hvad det er for en by, vi ønsker København skal være. Skal alle vores grønne områder virkelig dækkes til med beton og metrohøjbaner, når nu den bedste løsning ligger lige foran os?

På baggrund af disse argumenter opfordrer jeg jer til at vælge en underjordisk løsning for M5 gennem Margretheholm. De langsigtede fordele ved at bevare områdets karakter, miljø og livskvalitet for beboerne retfærdiggør de højere anlægsomkostninger.

Med venlig hilsen,

Tasha, Emma og Martin Wallin
Beboer på Margretheholm, Margretheholmsvej

Svar til: Høring 64791 af: Christian Folke Andersen

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
101

INDSENDT AF
Christian Folke Andersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70 5tv

HØRINGSSVAR
Kære beslutningstagere, Jeg skriver som beboer på Margretheholm for at udtrykke min dybe bekymring over planerne om at anlægge en metro som højbane gennem vores område. Selvom jeg fuldt ud støtter udviklingen af infrastrukturen i København og anerkender behovet for effektiv kollektiv transport, er det afgørende, at denne udvikling sker på en måde, der ikke skader vores nærområde og livskvalitet. Margretheholm er et område med en helt særlig kombination af bynærhed og grønne områder, hvilket gør det attraktivt for mange børnefamilier, som ellers ville have forladt byen til fordel for forstæderne. Vores grønne områder og Margretheholms Havn er centrale elementer, som bidrager til denne unikke livskvalitet. At anlægge en metro som højbane igennem disse områder vil have alvorlige konsekvenser for både beboere og miljøet. Den planlagte højbane vil ikke blot skæmme områdets visuelle udtryk, men også forringe de rekreative værdier, som vi værdsætter så højt. Området bag bebyggelsen "Udsigten", der dagligt bruges af beboere til gåture, leg og afslapning, vil blive direkte berørt. Et sådant indgreb vil ødelægge den ro og naturoplevelse, som området tilbyder. Desuden vil den grå, dominerende højbane være en kilde til konstant støj og forstyrrelse, hvilket vil have negative konsekvenser for beboernes trivsel. Margretheholms Havn er en anden vigtig faktor, som bør tages i betragtning. Denne havn er en central del af vores samfund, både som rekreativt område og som et samlingspunkt for fritidsaktiviteter. At skære havnen over med en højbane vil ikke blot forstyrre de maritime aktiviteter, men også fratage os en værdifuld oase i byens travlhed. At flytte havnen til et andet sted, som foreslået, vil aldrig kunne erstatte den unikke atmosfære og tilgængelighed, som havnen har i dag. Vi er også bekymrede for de langsigtede konsekvenser af en sådan højbane. Erfaringer fra andre bydele i København, såsom Ørestad, har vist, at infrastrukturprojekter som højbane ofte resulterer i utilsigtede konsekvenser, som forringer livskvaliteten for de berørte beboere. I en tid, hvor byens udvikling skal ske med omtanke og langsigtet planlægning, er det vigtigt at undgå de fejl, som tidligere projekter har begået. En tunnelløsning vil være en langt mere bæredygtig og fremtidssikret løsning. Ved at anlægge metroen under jorden kan vi bevare vores grønne områder og havnen, samtidig med at vi imødekommer behovet for effektiv kollektiv transport. En sådan løsning vil ikke blot beskytte vores lokale miljø og rekreative muligheder, men også øge sikkerheden i området. I en verden, hvor usikkerhed og klimaforandringer bliver stadig mere uforudsigelige, er det vigtigt at sikre, at nye anlægsprojekter er robuste og modstandsdygtige over for fremtidige udfordringer. Jeg vil derfor kraftigt opfordre beslutningstagerne til at genoverveje den nuværende plan og vælge en tunnelløsning, der balancerer behovet for klimavenlig transport med bevarelsen af vores bynatur og rekreative muligheder. På den

måde kan vi sikre, at Margretheholm forbliver et attraktivt og bæredygtigt boligområde, som både nuværende og kommende generationer kan være stolte af. Med venlig hilsen, Christian Folke Andersen

Svar til: Høring 64791 af: Anna Zachariassen

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
100

INDSENDT AF
Anna Zachariassen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 150

HØRINGSSVAR

Køre beslutningstagere

Som en familie med børn og hund, der har valgt at bosætte os på Margretheholmen netop på grund af de grønne områder og det rekreative miljø, er vi meget bekymrede over forslaget om en metro på det grønne område bag byggeriet Udsigten. Disse områder er afgørende for vores daglige liv, hvor vi nyder at kunne gå ture med vores hund og lade børnene lege i trygge, grønne omgivelser.

En overjordisk metro vil ødelægge det unikke miljø, som gjorde Margretheholmen til det ideelle hjem for os. Vi opfordrer derfor til, at metroen graves ned, så vi kan bevare den balance mellem byliv og natur, som gør Margretheholmen til et særligt sted for familier som vores.

Svar til: Høring 64791 af: Jennifer Vedsted christiansen

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
99

INDSENDT AF
Jennifer Vedsted christiansen

BY
Kbh k

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 146

HØRINGSSVAR

Kære beslutningstagere,

Som en børnefamilie bosat på Margretheholmen er vi dybt bekymrede over den foreslåede metro i tre sals højde. Margretheholmen er et unikt område, hvor byliv og grønne omgivelser mødes, og vi nyder dagligt både havnen og de grønne områder. En overjordisk metro vil ødelægge de elementer, der gør Margretheholmen til et særligt sted for familier som vores.

Vi opfordrer jer derfor til at vælge en nedgravet løsning, så området kan bevares som et grønt og rekreativt fristed, samtidig med at den nødvendige transportinfrastruktur etableres.

Svar til: Høring 64791 af: Lone Olesen

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
98

INDSENDT AF
Lone Olesen

BY
kbh k

POSTNR.
1000

ADRESSE
Prinsessegade

HØRINGSSVAR
Hej Er beboer på Christianshavn og har en båd i Lynetten Havn, hvor jeg er kommet i mange mange år. Det er trist og ærgerligt at man ønsker at dække dele af havnen til og samtidig også ødelægge de fine natur områder på Margretheholmen, hvor jeg ofte færdes med min hund. Havnen og Margretheholmens grønne områder er for mig et upoleret smukt åndehul for os der bor i byen, som det ville være helt forfærdeligt at blive spoleret af en metro der hamre igennem og ødelægger området, som man har set det på andre strækninger af metroen i byen. Lad os for Guds skyld få den gravet ned. På forhånd tak for at lytte til byens borgere.

Svar til: Høring 64791 af: Sebastian Larsen

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
97

INDSENDT AF
Sebastian Larsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Australiensvej 26, st tv

HØRINGSSVAR

Jeg mener bestemt, at byen har brug for en metrolinje som M5.

Det at forbinde Refshaleøen med resten af byen vil gøre området meget mere attraktivt for henholdsvis beboelse samt erhvervsliv.

Endvidere vil M5 muliggøre en større bevægelighed i byen hvilket jeg bestemt mener er at foretrække i en storby.

Svar til: Høring 64791 af: F. Sprechler

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
96

INDSENDT AF
F. Sprechler

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade

HØRINGSSVAR
Hej Jeg er 19 år gammel og er vokset op på Margretheholmen, som jeg holder utrolig meget af. Her har jeg tilbragt utallige timer med venner og familie, nydt naturen, og været en del af det fællesskab, der gør Margretheholm til noget helt særligt. Det er ikke bare et sted, hvor jeg er opvokset – det er et sted, jeg elsker, og som betyder alt for mig. Jeg er helt med på, at metroen er vigtig for vores by. Den gør det nemt at komme rundt, og jeg bruger den selv ofte. Men jeg kan ikke lade være med at blive bekymret, når jeg tænker på, hvad en overjordisk metro vil gøre ved området her. Vores grønne områder og lystbådehavn er unikke og giver os en følelse af frihed midt i byen. Det er steder, hvor vi kan trække vejret og slappe af – steder, der er svære at finde andre steder i København. Hvis metroen bliver bygget over jorden, er jeg bange for, at vi mister noget af det, der gør Margretheholm så specielt. Grønne områder vil blive skåret over, og havnen vil forsvinde. Det vil ikke bare ændre området visuelt, men også den følelse af ro og fællesskab, vi har her. Jeg synes, det ville være en meget bedre løsning at lægge metroen under jorden. På den måde kan vi få glæde af både metroen og bevare de grønne oaser, som vi har brug for i vores hverdag. Jeg håber virkelig, at I vil tage vores ønsker til efterretning og vælge en løsning, der både sikrer transport og bevarer det, der gør Margretheholm til det sted, vi elsker. Venlig hilsen, F. Sprechler

Svar til: Høring 64791 af: Susanne Møller Jeppesen

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
95

INDSENDT AF
Susanne Møller Jeppesen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 50 5tv

HØRINGSSVAR
Som en relativt ny beboer på Margretheholmen blev jeg rigtigt ked af at høre at der er tanker om at lave en overjordisk metrobane i baghaven. Og det er jeg af flere grunde. 1) Man burde have lært af Ørestaden. Metroen der deler bydelen op i 2 dele, så den ikke fremstår som en helbed - man kan ikke se byen derude. Metroen skygger for det æstetiske i den bydel. Man har feks ikke gjort det samme i Nordhavn, hvilket betyder at der nu fremstår en ny og attraktiv bydel. 2) En overjordisk metro vil helt klart ødelægge den lille oase Margretheholmen og Reftshaleholmen er i København. Margretheholmen har en helt speciel stemning, her er både vand, græs, natur, stilhed og ro - + der er industri g begge dele lever i samhørighed. Da jeg flyttede hertil slog det mig at jeg kan gå en morgentur med hunden og der er helt stille i området til trods for jeg bor 'midt' i København og at her bor mange mennesker - og det er unikt for Margretheholmen. Margretheholmen Marina fungerer som et åndehul - ikke kun for beboerne men også folk udefra som kommer jævnligt på besøg til feks saunagus. Lynetten er ligeledes en lille perle i miljøet som også bruges af alle, ikke kun beboere og sejlere. 3) En ikke væsentlig miljøkonsekvens af en overjordisk metro er beboernes livskvalitet - dels er der de naturmæssige påvirkninger, men der er også de helbredsmæssige og psykiske påvirkninger. Det kan på ingen måder være sund af have en overjordisk metro klods op ad soveværelserne. Alle soveværelser vender mod øst i lejlighedskomplekset, så støjen fra metroen vil påvirke alle med de helbredsmæssige konsekvenser dette måtte have. 4) Når man kikker på København som by så er det tydeligt at metroen er utrolig populær og det vil den helt sikkert også blive i dette område (når vi ved hvor stoppene vil være), i det meste af byen er den lavet så den ikke skæmmer bybilledet, men er en integreret del af bymiljøet (som i andre europæiske storbyer) og det må man også kunne prioritere her i vores område, som jo servicerer alle københavnere og en stor del turister. 5) Metroen bør graves ned, så den ikke vil være så sårbar infrastruktur, som hvis den er over jorden. Et ikke helt uvæsentligt scenarie man bør have med i sine betragtninger/overvejelser i disse dage. Jeg håber at Kommunalbestyrelsen og andre involverede vil lytte til de borgere, der vil blive meget berørt både negativt og positivt af den beslutning der tages. Venlig hilsen Susanne Møller Jeppesen

Svar til: Høring 64791 af: Samantha Georgakakis

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
94

INDSENDT AF
Samantha Georgakakis

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66, 1t.v.

HØRINGSSVAR
I live in Margretheholm with my husband, our two year old daughter, and our dog. We moved from the very busy Vesterbro and bought the apartment here BECAUSE of the lovely nature surrounding Margretheholm. We live on the first floor and love having our bedrooms facing the big green area and harbor. We often sit on our back terrace and enjoy the peace, the view of the water, and green space. As a community; we walk our dogs, pick flowers, have family gatherings, have picnics, play football, fly kites, swim in the harbor, enjoy the sauna, kids even L.A.R.P.! You would be ruining all that is good in our community with an eye sore and constant noise pollution. Our sanctuary of nature away from the city. An above ground metro would completely DESTROY our quality of life as well as the beautiful surroundings that were the very reason we bought the apartment in the first place. We are more than prepared to live with the construction of an underground metro because we know that when it is finished we will have our valued nature back. Please do not try and just save money and build an above ground metro. If you can spend the insane amount of money it takes to build Lynetteholmen then you can also build an underground metro for us. Think of the residents of this jewel of Copenhagen and the future of this area.

Svar til: Høring 64791 af: Peter T.

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
93

INDSENDT AF
Peter T.

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Vigerslevvej 281A, st.tv

HØRINGSSVAR
Der skal bygges en metrostation ved Rigshospitalet, så man nemt kan besøge hospitalet, så man undgår de mange biler og busser. og skabe en smuk grøn park omring metrostation.

Svar til: Høring 64791 af: Lars Blomholt

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
92

INDSENDT AF
Lars Blomholt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 74 6th

HØRINGSSVAR

Metro som højbane i København K - En rigtig dårlig idé

Kære beslutningstagere,

Jeg skriver dette høringsindlæg for at udtrykke min dybe bekymring over planerne om at anlægge en metro som højbane gennem det, der i fremtiden vil være en central del af København K. Dette forslag rummer alvorlige konsekvenser for både miljøet og beboernes trivsel, og jeg mener derfor, at det er en rigtig dårlig idé at gennemføre projektet i den foreslåede form.

Min hustru og jeg har boet i dette område i snart 10 år, og til sommer kan vi fejre vores første årti her. Vi er begge tilhængere af, at byen skal udvikles og tilpasses de fremtidige behov, men det skal gøres på en måde, vi ikke vil fortryde. København er i konstant forandring, og det er vigtigt, at denne udvikling sker med omtanke for både nuværende og kommende generationer.

For det første vil en højbane metro drastisk ændre det visuelle og miljømæssige landskab i området. København K er kendt for sine historiske bygninger, smukke parker og rekreative områder, der tiltrækker både lokale og turister. At føre en metro som højbane gennem dette område vil ikke alene skæmme byens karakter, men også forringe kvaliteten af det rekreative miljø. Mange børnefamilier benytter sig af de grønne områder, som vil blive direkte påvirket af en støjende og visuelt dominerende højbane. Dette vil reducere områdets værdi som et sted for ro og afslapning, hvor børn kan lege, og hvor folk kan nyde naturen i byens hjerte.

Desuden er der et yderst bekymrende sikkerhedsmæssigt aspekt, som ikke må ignoreres. Området mellem det store brændstoflager og det militære område mangler i dag tilstrækkelige beskyttelsesrum. At indføre en metro som højbane i dette område vil blot gøre situationen værre. Hvis der skulle ske en ulykke, ville de manglende beskyttelsesrum sætte mange liv i fare, og en højbane ville yderligere kunne komplicere evakueringsmulighederne. I en tid, hvor sikkerhed bør være en topprioritet, virker det som en uovervejet beslutning at bringe en potentiel fare tættere på beboerne.

Et andet alvorligt problem ved de nuværende planer er den direkte indvirkning på Margretheholm

Havn. Havnens fremtid står på spil, da metroens højbane vil dele havnen i to og ødelægge det unikke frirum, som mere end 1000 medlemmer dagligt benytter. Margretheholm Havn er ikke blot en aktiv havn, men også et centralt rekreativt område for mange københavnere. Havnen fungerer som en værdifuld oase for sejlere, fritidsfiskere, og dem, der ønsker at nyde en pause fra byens travlhed. At skære havnen over vil have ødelæggende konsekvenser for både miljøet og det sociale liv i området.

Når bydelen engang er fuldt integreret med resten af København, vil vi uden tvivl fortryde, hvis vi ikke valgte den bedste løsning fra starten. Postnummeret 1432 København K indikerer allerede nu, at området er en central del af byen, og som sådan bør vi vælge løsninger, der understøtter denne position. At anlægge metroen som en tunnel fremfor en højbane ville være en langt mere fremtidssikret beslutning. Økonomisk set må vi huske på, at den løsning, vi vælger, skal tjene byen i mindst 100 år frem. En tunnel ville både bevare områdets æstetik og rekreative værdi, samtidig med at den ville være en mere holdbar investering på lang sigt.

Derudover vil driftssikkerheden med en metro som tunnelløsning også være markant højere, især når vi tager højde for de fremtidige klimaændringer og vejrforhold, som vi står over for. En underjordisk løsning vil i højere grad kunne modstå ekstreme vejrforhold som storme, oversvømmelser og snefald, der kan lamme overjordiske transportløsninger. Dette aspekt er afgørende for at sikre en pålidelig og effektiv offentlig transport i mange år frem.

Vi må også huske, at den, som glemmer historien, er dømt til at gentage den. Tidligere beslutninger, der har set bort fra de langsigtede konsekvenser, har ofte vist sig at være dybt problematiske i eftertiden. Lad os lære af fortiden og træffe beslutninger, som fremtidige generationer kan være stolte af.

København K har brug for løsninger, der forbedrer livskvaliteten for alle borgere, ikke projekter der bringer øget støj, forringet æstetik, sikkerhedsrisici og tab af værdifulde frirum med sig. Jeg opfordrer derfor beslutningstagerne til at genoverveje projektet og overveje alternative løsninger, der tager hensyn til de rekreative, miljømæssige, økonomiske og sikkerhedsmæssige aspekter, som er afgørende for byens fremtid.

Med venlig hilsen,
Lars Blomholt
Margretheholmsvej 74 6th
1432 København K
28834500

Svar til: Høring 64791 af: Keith Gumery

APPLICATION DATE
13. august 2024

SVARNUMMER
91

INDSENDT AF
Keith Gumery

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Amagerfælledvej 166

HØRINGSSVAR
I am against the proposal for the southern part of the M5 line.

While the northern part of the line might answer the issues with Metro access for new construction, the cost and inconvenience to citizens of the southern part will be unnecessary and disruptive. On top of that, despite what the studies might say, there s no doubt that the planned line under Amager Fælled will damage the area - definitely below ground, and likely above ground, too.

A better use of city money would be to reexamine the bus route structure and to offer better services, and maybe new services with electric vehicles, that would better connect the area around Amager Fælled to København H.

This could be facilitated quickly and easily, and without the extortionate cost of the proposed M5 route across Amager.

Despite the timeline that has been proposed, experience with building projects tells us that it will probably take a lot longer than projected.

The climate effect of construction the full version of the M5 line is not worth it. Amager has two Metro lines already. I can see an argument for a line as planned between Lergravsparken - Osterport, which goes through areas not currently serviced by a Metro line (including areas still under construction), but the southern part of the line would be superfluous and not worth the cost, resources, and disruption that it would cause.

Dansk:

Jeg er imod forslaget om den sydlige del af M5-banen.

Mens den nordlige del af strækningen måske besvarer problemerne med metroadgang til nybyggeri, vil omkostningerne og generne for borgerne i den sydlige del være unødvendige og forstyrrende. Oven i købet er der, på trods af hvad undersøgelserne måtte sige, ingen tvivl om, at den planlagte bane under Amager Fælled vil skade området - helt sikkert under jorden og sandsynligvis også over jorden.

En bedre udnyttelse af byens penge ville være at revurdere busrutestrukturen og tilbyde bedre service og måske nye tjenester med elbiler, der bedre forbinder området omkring Amager Fælled med København H.

Dette kunne faciliteres hurtigt og nemt og uden de voldsomme omkostninger ved den foreslåede M5-rute over Amager.

På trods af den foreslåede tidslinje, siger erfaringer med byggeprojekter, at det formentlig vil tage meget længere tid end forventet.

Klimaeffekten af byggeri den fulde version af M5-linjen er ikke det værd. Amager har allerede to Metro-linjer. Jeg kan se et argument for en planlagt strækning mellem Lergravsparken - Osterport, som går gennem områder, der i øjeblikket ikke betjenes af en metrolinje (inklusive områder, der stadig er under opførelse), men den sydlige del af strækningen ville være overflødig og ikke prisen værd. ressourcer og forstyrrelser, som det ville forårsage.

Svar til: Høring 64791 af: Mette Engelbrekt

APPLICATION DATE
12. august 2024

SVARNUMMER
90

INDSENDT AF
Mette Engelbrekt

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 7. Tv

HØRINGSSVAR
Vi er en familie på to voksne og to store piger, som har boet på Margretheholmen i snart 10 år.
Margretheholmen har i løbet af de 10 år udviklet sig fra at være et trist industrielt område til i dag at være fuld af liv for flere generationer.
Vi elsker vores lille bydel, hvor mange gode initiativer er blomstret op, heriblandt badning fra vores nye badebro, saunaklub, træningsklubber med crossfit og løb, fodboldklub, madklub og masser af arrangementer som fastelavn og Halloween. Rigtig mange arrangementer foregår på vores grønne område ned mod den lille lystbådehavn. Det er helt unikt at have et boligområde med så meget grønt omkring sig.

Vi bor i Kbh K og har fuld forståelse for, at vi også skal have metro i vores område og binde byen sammen! Hvad vi ikke forstår er, at et område som Margretheholmen skal belastes af en metro over jorden med støjgener og ikke mindst udseendet af en grå trist højbane. Langt de fleste lejligheder i Udsigten har soveværelser på den side, som metroen skal bygges på. Det vil naturligvis medføre utrolig meget larm fra metroen, hvis denne skal passere på højbane.

Vi får ikke engang selv værdi af den kommende metrostation, eftersom denne ikke vil have station tæt på Margretheholmen. Hvem kommer den metro så tilgode? Man tilgodeser et område, Lynetteholmen, som først vil være færdigbygget i løbet af flere årtier! Det vil altså sige, at vi Margretheholmere skal have ulemperne af en metro, så denne kan tilgodese beboere i et område, som ikke engang er etableret endnu og vil lade vente på sig i årtier.

Udover at vores skønne område inddrages til en ikke forskønnende højbane, vil rigtig mange lejlighedsejere ligeledes blive ramt af værdiforringelser på vores lejligheder. De lejligheder som ligger i de laveste niveauer vil få udsigt til en grå højbane, som med

årene vil være overmalet med grafitti. Vi får jo ingen kompensation ved ekspropriation, som vil svare til værdiforringelsen af vores lejligheder!

I den tid vi står i, hvad angår en usikker verden, mener vi, at man ligeledes bør tænke sikkerhed for befolkningen ind i nye anlægsprojekter. Hvorfor ikke etablere metroen underjordisk, så beboere på Refshaleøen vil have et sted at søge tilflugt, hvis en nødsituation nogensinde skulle opstå! Vi skal tænke på at forsyne os med drikke- og madvarer, men vi vil ingen steder have at søge hen i tilfælde af udslip eller angreb.

Lynetten lystbådehavn er en fantastisk havn med masser af liv. Det er helt unikt at have havnen som nabo og ikke mindst en havn man kan tilgå med offentlig transport. At flytte havnen ud omkring prøvestenen vil aldrig blive en tilsvarende erstatning. Området har ingen offentlig transport og vil aldrig få den idyl, som havnen har, hvor den er beliggende i dag.

Vi er klar over, at det er dyrere at opføre metro underjordisk fremfor en højbane. Men vil man som politiker ikke hellere huskes for at have opført anlægsprojekter i Kbh, som ikke er skæmmende i naturen og i bymiljøer, hvor et par tusind mennesker elsker at bo!
Christian 4. byggede smukke bygninger, som vi i dag elsker i København! Hvorfor ikke tænke langsigtet og drømme om at forskønne København i stedet for altid at vælge besparelser i stedet for fornuft?!

Vi håber vitterligt, at der sidder nogle fornuftige mennesker og lytter til vores høringssvar, som tænker, at København skal være en skøn metropol, som andre storbyer vil misunde!
Når metroen først er bygget, og der er gået 10 år, er der ingen, der vil kritisere, at man valgte den dyrere løsning til gengæld for at bevare et skønt bymiljø.

Vi kan leve med en byggeperiode med støj, hvis vi til gengæld kommer ud på den anden side med en metro gemt væk under jorden!

Svar til: Høring 64791 af: Daniela Steinberg

APPLICATION DATE
12. august 2024

SVARNUMMER
89

INDSENDT AF
Daniela Steinberg

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Røde Mellemvej 46

HØRINGSSVAR
After thoroughly reading the plan for the M5 metro I am extremely disappointed and fearful about what construction of this metro line will bring to the city of Copenhagen in terms of pollution and noise. I have just moved to the city and know how important a good metro system is. However, a portion of the line plans to go through Amager Fælled, one of the last places in the city one can experience true nature and solitude without the pollution of noise and cars. Construction of the M5 line through Amager Fælled will be a disaster for both animals and people who love the park as a natural haven. Having a metro line go through the park will create disruptive disturbances both in terms of noise pollution and construction, which is completely antithetical to the purpose that Amager Fælled serves. I will be deeply saddened if the portion of the M5 line between Bryggebroen and Dr Byen is built. Can we not have one piece of natural land in this city that is sacred, that we leave undisturbed for both people and animals to enjoy? It disappoints me that in Copenhagen, one of the most sustainable and eco friendly cities in the world, that this is even a possibility. No M5 line through Amager Fælled!

Svar til: Høring 64791 af: Tina Espander

APPLICATION DATE
12. august 2024

SVARNUMMER
88

INDSENDT AF
Tina Espander

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Jens Otto Krags Gade 13, 4. 1, 2300 København S

HØRINGSSVAR
Ja tak!! Til mere metro. Vi vil have den store ring. Ja, det er træls at bo i mange år ved en stor byggeplads, men vi skal have mere metro og den nye store ring tilgodeser nogle byområder (fx Islands Brygge Syd), som pt. er voldsomt underprioriteret i forhold til offentlig trafik, ligesom den kommer til at forbinde nogle eksisterende linjer. Det bliver så godt. Det kan kun gå for langsomt og så ærgerligt, at ringen først er klar om +10 år; SÆT I GANG :-)

Svar til: Høring 64791 af: Anders Lisberg Petersen

APPLICATION DATE
12. august 2024

SVARNUMMER
87

INDSENDT AF
Anders Lisberg Petersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Formand Ejerforeningen Stockholmsgade 59-61

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Stockholmsgade 59, 2.tv.

HØRINGSSVAR
Efter grundig gennemlæsning af MKV fremstår det tydeligt chokerende at så mange mennesker i København vil få deres liv ødelagt i så lang tid! Det er forfærdeligt. Belært at forrige metro linjer bedes der hvis man vedtager M5: 1. Støjvæggene skal gøres højere og bedre og mere omfangsrige. 2. Der arbejdes jo fra Lynetteholmen mod Østerport. Derfor skal nordøstlige del af Østre Anlæg ikke inddrages som byggeplads i 10 år. Byggepladserne skal vel etableres i takt med at de er relevante og have så kort varighed som muligt. 3. Det helt afgørende at kommunen/bygherre på baggrund af MKV'ens resultater får gjort det markant bedre OG for anlægsarbejdet og dermed kravene til entreprenørerne at få indskærpet både på kvalitet og hastighed. Generne skal reduceres i varighed - også selvom det koster ekstra. Der er tale om menneskers livskvalitet! 4. Parkeringspladser i forbindelse med Østerport station: Hvor skal alle de biler som i dag parkerer på de 50 pladser parkere når de fjernes under projektet? Genetableres de 50 pladser eller flere? 5. 'Ekstra byggeplads' i Stockholmsgade 59-61 skal helt undgås. Byggespladsen bedes holdt indenfor Østre Anlæg så boligejendommene der ligger lige der ikke belastes yderligere. 6. Undgå at belaste Stockholmgade igen med skurvogne og udkørsel fra byggeplads. Det er jo en kæmpe miljøbelastning for alle de mennesker der bor lige op ad gaden og byggepladsen! 7. Stockholmsgade har akkurat (juni 2023-juni 2024) fået afsluttet en stor helhedsrenovering af gade, p-pladser, fortove, træer og nu vil I ødelægge det - kan I undgå det og spare skatteyderne for penge og gener.

Svar til: Høring 64791 af: Christian Wagner

APPLICATION DATE
12. august 2024

SVARNUMMER
86

INDSENDT AF
Christian Wagner

BY
København K.

POSTNR.
1303

ADRESSE
Hindegade 6

HØRINGSSVAR
Jeg er stærk modstander af at dele af strækningen overvejes at laves som højbane. Se på ørestad eller i berlin, hvordan at nabolag bliver ødelagt, skåret over og hvordan erhvervsliv, menneskeliv og byliv bliver skåret over af den intetsigende brutale beton og støj som rammer økonomisk negativt på grundareal, salg til butikker og ikke mindst fraværet af liv omkring hele strækningen. I har muligheden for at skabe noget unikt som tilfører liv til det omkringliggende København, og vælger at gøre det modsatte med højbanen. Det undrer mig at i ikke har lavet en rundspørge til alle passagerer om de synes om højbanen i ørestad? ALLE jeg har snakket med hele Metro'ens eksistensperiode foragter den højbane. Måske skulle i tage og lytte denne gang? Københavnerne elsker metroen. Men vi elsker København højere. Respekter dette.

Svar til: Høring 64791 af: Marios Statiou

APPLICATION DATE
12. august 2024

SVARNUMMER
85

INDSENDT AF
Marios Statiou

BY
København NV

POSTNR.
2400

ADRESSE
Graspurvevej

HØRINGSSVAR
Hi, A metro station from Husum to Bronshoj, Bellahoj/Grondal and Northvest (hulgaards plads) connected with the M3 line, and then extended to refshaleoen. 5C is very busy during rush hours and from NV is the only direct bus to the city center.

Svar til: Høring 64791 af: Asger Ammonsen

APPLICATION DATE
12. august 2024

SVARNUMMER
84

INDSENDT AF
Asger Ammonsen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 64 5 tv

HØRINGSSVAR

Emne: Bekymringer vedrørende anlæg af M5 Metro i København

Til rette vedkommende,

Jeg skriver til dig i relation til det foreslåede anlæg af M5 Metro i København, da jeg har betydelige bekymringer vedrørende projektets indflydelse på vores bymiljø og livskvalitet.

For det første vil anlæggelsen medføre et stort tab af rekreative områder. København er kendt for sine grønne områder og parker, der giver os alle mulighed for at nyde naturen og få et pusterum fra byens travlhed. At anlægge Metroen som højbane vil utvivlsomt reducere disse vigtige områder, hvilket kan påvirke både borgernes velvære og byens biodiversitet negativt. Det er essentielt, at vi beskytter de få rekreative områder, vi har, og overvejer alternative løsninger, der kan minimere denne påvirkning. Det grønne område bag lejlighedsbygningen på Margretheholmen bliver dagligt benyttet til udendørs aktiviteter af både børn og voksne.

Margretheholmshavn har i mange år været et vigtigt rekreativt område for både lokale beboere og besøgende. De eksisterende havnepladser er ikke blot essentielle for sejlads og maritime aktiviteter, men de fungerer også som sociale samlingssteder, hvor folk mødes, nyder naturen og den unikke atmosfære ved vandet. Anlæggelsen af M5 Metro truer disse værdifulde pladser og vil dermed reducere muligheden for at engagere sig i et aktivt og sundt fritidsliv.

Endelig er det værd at nævne de støj- og vibrationsgener, som følge af byggearbejdet og den efterfølgende trafik fra metroen. Støjforurening kan have alvorlige konsekvenser for vores livskvalitet, sundhed og trivsel. Især i tætbefolkede områder vil disse gener kunne påvirke både koncentration og søvn, hvilket i sidste ende kan føre til større sociale og sundhedsmæssige problemer. Det er derfor vigtigt at finde løsninger, der begrænser disse negative effekter, og en mulighed kunne være at grave metroen ned, hvilket også kan mindske støjen for dem, der bor i nærheden.

At grave M5 Metroen ned vil ikke kun bidrage til at bevare vores rekreative områder og havnepladser, men vil også skabe et mere støjsvagt og behageligt bymiljø. Jeg opfordrer til, at vi overvejer disse aspekter nøje i den videre planlægning, så vi sikrer, at udviklingen af København sker med respekt for

både vores miljø og livskvalitet.

Tak for din opmærksomhed på denne sag. Jeg ser frem til at høre, hvilke tiltag der kan træffes for at imødekomme disse bekymringer.

Med venlig hilsen,

Asger Ammonsen

Svar til: Høring 64791 af: Anders Hvelplund

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
83

INDSENDT AF
Anders Hvelplund

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 130

HØRINGSSVAR

For 8 år siden flyttede vi fra NV til Margretheholmen. Vi faldt pladask for vores lille rækkehus med udsigt til havnen, de store grønne områder, og den korte smuttur til vandet. Selv da vi blev en familie på 5 rykkede vi gladeligt lidt sammen for at kunne blive i dette skønne område. En del af områdets charme er også at det ligger et sted med så meget potentiale for udvikling. Vi har nydt at se en tom Refshaleø blomstre op og blive til samlingssted for hele København og vores gæster. Og vi ser frem til Lynetteholmen, udviklingen af Refshaleøen og etableringen af metroen. Herude kan vi skabe en helt fantastisk ny bydel i København - vi er allerede så godt i gang med Margretheholmen.

Det er dog vigtigt, at vi gør dette (a) visionært og (b) med et hensyn til områdets beboere. Ift. (a) så ville det være en historisk blunder, at afskære den nye bydel og resten af København fra kystlinjen. Vi er netop hjemvendt på ferie fra San Remo i Norditalien. Der lukkede man jernbanen langs kysten i 2001 og konverterede den en cykel- og gangsti, der nu er et af den italienske rivieras højdepunkter. Det forekommer kortsigtet at lave højbane pba. en besparelse, når man tænker på hvor stort potentialet er. Meromkostningen ved at grave metroen ned vil blive mere end finansieret af de højere grundværdier, der kommer til at ligge på begge sider af højbanen på hhv. Refshaleøen og Lynetteholmen. Og med en nedgravet metro ville alle øvrige Københavnere få en uhindret adgang til Øresund - og vi ville kunne lave vores egen riviera fra Lynetteholmen mod nord ned til Amager Strand. Tænk en glade for alle Københavnere. Tænk på en værditilvækst!

Med forslaget der er stillet til høring vil den mulighed fjernes, og der vil skabes en permanent separation af København og dens østlige kyst samtidige med, at man vil forringe grundværdier på Refshaleøen og Lynetteholmen (og dermed det samlede økonomiske grundlag for etableringen heraf). Og endeligt vil man ødelægge det Margretheholmen, som alle beboere elsker. Vi vil få inddraget vores grønne område bag udsigten, hvor vi spiller rundbold, hvor vi har etableret fodboldklubben BK Margretheholmen, og hvor vi går ture. Først totalt - og dernæst næsten totalt, da det bliver overskåret af metroen. Derudover vil især de af os der bor mod havnen få fjernet den skønne udsigt, og erstattet den først med byggeplads og byggelarm, og derefter ved vi ikke hvad der skal ske.

Man skal ødelægge et æg for at lave en omelet. Men her er der ingen grund til det. Vi kan her lave den smukkeste grønne og blå bydel med økonomisk gevinst - helt uden at smadre det fantastiske område, som vi beboere knuselsker. Det er simpelt - vi skal have gravet den metro ned. Det er den

eneste rigtige beslutning, hvis vi kort kigger op fra regnearket, tænker på fremtiden - og således klogere - genbesøger regnearket igen.

Vh
Anders Hvelplund

Svar til: Høring 64791 af: C. Mannerup

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
82

INDSENDT AF
C. Mannerup

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 144

HØRINGSSVAR
Som beboer på Margretheholm er jeg positiv over udsigten til en udvidet metrolinje i København. Metroen er en fantastisk tilføjelse til byen. Dog vil jeg gerne udtrykke min bekymring over den foreslåede linjeføring, hvor metroen vil blive ført over jorden i vores nærområde. Margretheholm er et unikt område, der kombinerer byens bekvemmeligheder med grønne, rekreative områder og nærhed til lystbådehavnen. Denne balance er afgørende for områdets attraktivitet, især for børnefamilier, der har valgt at blive i byen fremfor at flytte til forstæderne. En metro over jorden vil imidlertid forstyrre denne balance. Det vil medføre en betydelig reduktion af vores grønne områder og en potentiel ophævelse af lystbådehavnen, som vi sætter stor pris på. Københavns Kommune har i deres Kommuneplanstrategi 2023 understreget, at grøn bynatur er en topprioritet for borgerne, med klimavenlig transport som den næststørste prioritet. Ved at vælge en højbane-løsning fremfor at lægge metroen i en tunnel, risikerer man at ofre væsentlige grønne områder for infrastrukturen. Dette er en balance, som jeg mener kan og bør findes ved at føre metroen under jorden. Erfaringer fra andre steder, som Ørestad og Øresund Station, har vist, at højbaner kan have negative konsekvenser for byområder og det omgivende miljø. Der er ingen grund til at gentage disse fejl. Ved at vælge en tunnel-løsning vil man kunne bevare de grønne områder og sikre, at Margretheholm forbliver et attraktivt og grønt område i København. Jeg opfordrer derfor kraftigt til, at metroen på Margretheholm lægges i en tunnel under jorden, så vi kan bevare den unikke kombination af by og natur, som gør området så særligt og værdifuldt for os beboere og for byen som helhed.

Svar til: Høring 64791 af: Rie Schyberg

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
81

INDSENDT AF
Rie Schyberg

BY
København

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70, 2 th

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker at udtrykke min støtte til en underjordisk metro i stedet for en overjordisk løsning gennem natur-og boligområdet Margretheholm med mange børnefamilier. Mine argumenter er som følger:

1. **Bevarelse af naturen:** En underjordisk metro vil beskytte det snart sjældne naturområde vi har i byen og dets biodiversitet mod forstyrrelser og skader forårsaget af overjordiske strukturer.

2. **Sikkerhed og sundhed:** Børnefamilierne i området vil være bedre beskyttet mod støj, luftforurening og sikkerhedsrisici ved en underjordisk løsning, som skaber et sundere og mere sikkert miljø for børn.

3. **Æstetisk integration:** En underjordisk metro vil undgå visuel forstyrrelse og bevare områdets æstetiske værdi, hvilket er vigtigt for både nuværende og fremtidige beboere.

4. **Langsigtede fordele:** Selvom omkostningerne ved en underjordisk metro kan være højere, vil de langsigtede besparelser på vedligeholdelse og øgede ejendomsværdier retfærdiggøre investeringen.

Jeg opfordrer til en grundig overvejelse af en underjordisk løsning for at beskytte både naturen og beboernes livskvalitet.

Svar til: Høring 64791 af: Jeppe Vestergaard Frandsen

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
80

INDSENDT AF
Jeppe Vestergaard Frandsen

BY
Copenhagen

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade 76

HØRINGSSVAR

Det er vanskeligt at komme med nye argumenter for, at der bør anlægges en tunnel frem for en højbane mellem Prags Boulevard og Refshaleøen, så derfor vil dette høringssvar BLOT være endnu en stemme ud af flere tusinde af vi beboere på Margretheholm, som alle håber og beder til, at der tænkes langsigtet, og at Metroen graves ned.

Svar til: Høring 64791 af: Morten Kvistgaard

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
79

INDSENDT AF
Morten Kvistgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Morten Kvistgaard

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
luftmarinegade 160

HØRINGSSVAR
Til rette vedkommende, Det er i år 7 år siden, jeg flyttede fra Vesterbro til Luftmarinegade på Margretheholm, fordi stedet er et unikt område i København med nærhed til city, havnen og grønne områder. En cykeltur på 10 minutter bringer mig til Kgs Nytorv, til Reffen og til Amager Strandpark. Jeg elsker dette sted for dets charme, miljøet, ja for alt. Jeg er også klar over, at byudviklingen skal fortsættes, og ser store perspektiver i Lynetteholmen, ligesom jeg er glad for udbygningen af metroen i København. Jeg anerkender også, at metroen er en nødvendighed for København, og for at vi kan se byen som en bæredygtig hovedstad, vi kan være stolte af. Jeg var for nylig i Berlin og oplevede den helt umulige støjsituation, der er i centrum på grund af linjeføringen af jernbanerne i centrum. De fejl, man lavede i Berlin for længe siden, skal vi lære af og undgå. Derfor piner det mig, at den nuværende foreslåede linjeføring for metroen her på Margretheholm desværre vil gentage fejlene fra Berlin. Lystbådehavnen vil ophøre med at eksistere, ligesom grønne områder bliver inddraget i de mange år, som byggeriet vil vare. Området bliver også delt i to af metrohøjbanen. Det er rigtigt ærgerligt og vil ødelægge meget for os alle herude, når den er opført. Ved at føre metroen på en højbane henover lystbådehavnen, ødelægges samspillet mellem det maritime miljø og det grønne miljø herude. Kan man ikke føre metroen ned i jorden på en eller anden måde, måske gennem en tunnel, som det er sket i mange andre lande og byer for mere end hundrede år siden? I New York og London for eksempel. Jeg er fuldt ud opmærksom på, at løsningen med en tunnel vil blive dyrere for det samlede projekt. Jeg har ikke forstand op, hvor meget dyrere det bliver. Det ved igen, tror jeg. Men hvis vi for overblikkets skyld siger, at investeringen øges med 1 milliard kroner, der skal betales tilbage over 30 år, så bliver det til 33 kroner om året for hver borger i København. Det er en helt enkel beregning, uden at vi inddrager den samfundsmæssige gevinst ved tunnelløsningen. Det er lige før, jeg tør lægge hovedet på blokken og sige, at en tunnel er gratis, hvis miljøgevinster vurderes op mod den øgede investering. Det skal naturligvis beregnes efter alle regler, metoder og principper, og jeg tilbyder gerne at gå ind i et arbejde med en økonomisk analyse, hvis det måtte have interesse. Jeg er nationaløkonom og har levet et langt lykkeligt liv med cost benefit-analyser. Jeg deler gerne ud af mine erfaringer til metroprojektet på Margretheholm, så vi kan vise, at det er en samfundsmæssig fordel at få metroen ned i jorden, frem for at havde den hængende oppe i luften. Vi skal udvikle byen, javel, men vo skal også bevare det skønne område, vi har. Ikke mindst fordi det rent faktisk kan lade

sig gøre. Mvh Morten Kvistgaard, nationaløkonom.

Svar til: Høring 64791 af: Jesper Dam

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
78

INDSENDT AF
Jesper Dam

BY
København

POSTNR.
2200

ADRESSE
Laurids Skaus Gade 15, 2.th

HØRINGSSVAR
Der er rejst tilstrækkelig tvivl om miljø-konsekvenserne af Lynetteholmen, hvor både Sverige, Tyskland og EU har protesteret over de sandsynlige konsekvenser for Øresunds havmiljø, til at vi ikke kan vide os sikre på at projektet fuldendes. Med dette i mente bør der ikke investeres yderligere i milliard-dyre byggerier til Lynetteholmen. Mere metro i København generelt giver god mening. Men metro til Lynetteholmen vil belaste Københavns økonomi og miljø, og det er på nuværende tidspunkt usikkert om det nogensinde kommer til at gavne Københavnere.

Svar til: Høring 64791 af: Rasmus Minor Petersen

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
77

INDSENDT AF
Rasmus Minor Petersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66. 5. TV.

HØRINGSSVAR
Hej Jeg er beboere på Margretheholm. Jeg er også fodboldtræner for vores lille fodboldklub bag Udsigten. Et pusterum hvor store og små samles til leg med bolden. Jeg kan godt være bekymret for det byggeræs der foregår i København. Jeg er meget bekymret for havnemiljøet i Lynetten havn, og ikke mindst for det grønne område vi har i vores baghave. At få en metrolinje som højbane vil være utrolig tarveligt for hele området. En billigere løsnings økonomisk som argumentation for at det skal være en højbane, køber jeg ikke. Bare se på hele Lynetteprojektetet. Der er i hvert fald ikke blevet sparet på pengene. Så det kunne være rart, hvis i ville lytte til til alle de høringssvar for området. Mvh Rasmus

Svar til: Høring 64791 af: Mikkel Eggers

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
76

INDSENDT AF
Mikkel Eggers

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Borgergruppen "Pas godt på Margretheholm" https://www.facebook.com/groups/429521219951250

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Luftmarinegade

HØRINGSSVAR
Jeg er beboer på Margretheholm, og er virkelig begejstret af udsigten til mere metro i København - også i vores del af byen. Margretheholm er et nyt byområde, som rummer mange børnefamilier, der alle nyder den unikke kombination af bynærhed og grønne omgivelser, ligesom vi nyder adgangen til vores gode naboer i lystbådehavnen ved siden af os. Lige præcis den kombination af by og grønt har evnet at holde rigtig mange børnefamilier i byen - familier, der ellers med stor sandsynlighed havde forladt Københavns Kommune til fordel for de omkringliggende forstæder. Metroen er et entydigt gode for vores by, og jeg støtter fuldt og helt udbygningen af den. Når vi her på Margretheholm kigger på den foreslåede linieføring i miljøkonsekvensrapporten, ser vi, at vores naboer i lystbådehavnen mere eller mindre vil ophøre med at eksistere, ligesom 25.000 kvadratmeter af vores skattede grønne områder bliver inddraget i de ganske mange år, byggefasen vil vare, samt vil blive skåret over af selve metrohøjbanen, når den er opført. De to ting - vores grønne områder og havnen - er præcis det, der gør området til noget særligt, og som gør, at så mange familier her i bydelen er blevet i København i stedet for at forlade kommunen, det øjeblik, man har fået børn. I Kommuneplanstrategien 2023 - "Fremtidens klimavenlige hovedstad" lægges i indledningen til grund en spørgeskemaundersøgelse foretaget i kommunens borgerpanel, der placerer grøn bynatur som den første prioritet. Klimavenlig transport er nummer to. https://www.kk.dk/sites/default/files/2024-05/Kommuneplanstrategi%202023_endelig%20version_feb2024-a.pdf Ved at føre metroen på en højbane henover lystbådehavnen, hvorved den de facto sløjfes, og dernæst gennem 25.000 kvadratmeter bynatur - som derved også de facto sløjfes, mister man for mig at se fuldstændig balancen mellem de to vigtige prioriteter. Ved i stedet at føre metroen i en tunnel under jorden balancerer man derimod netop de to prioriteter, som københavnerne tydeligt har artikuleret, citeret af kommunen selv. Derudover er jeg bange for, at man med en højbane gentager den fejltagelse, som er blevet begået så mange gange - ikke bare i København - nemlig at gennemskære skrøbelige men uhyre vigtige boligområder eller naturområder med infrastruktur. Metroen i Ørestad er et eksempel. Metroen fra Øresund st. til Lufthavnen er et andet. Man taler ydermere om at nedlægge Bispeengbuen, og mange har fantaseret om at lægge Åboulevarden i en tunnel, og få åen tilbage til overfladen. Det sidste er nok et bekosteligt og svært projekt, men mens et sådant projekt kan være svært at realisere, kan man i hvertfald undlade at gentage samme

fejltagelse endnu en gang. I miljøkonsekvensrapporten fremstilles påvirkningen af de grønne områder på Margretheholm som moderat, fordi der "også er andre grønne områder i nærheden". Det er rigtigt, men 25.000 kvadratmeter udgør en meget meget stor del af vores grønne områder. Området bag etagebyggeriet Udsigten er uhyre vigtigt for os alle. Det er her vi spiller fodbold, holder rundboldturnering. Børn leger i den lille lund af træer, som ligger der og prøver måske at "blive væk" for første gang her. Det er netop her, de forhold, som man ellers kun finder i forstæderne, findes. Det er netop det område der gør, at Margretheholm er et alternativ for børnefamilierne til forstæderne. Jeg er sikker på, at jeg kan sige for alle herude, at vi er begejstrede metrobrugere, men jeg vil virkelig opfordre til, at man finder den balance, der er så vigtig mellem klimavenlig kollektiv transport - og så bynaturen - ved at føre metroen i en tunnel under Margretheholm i stedet for at gennemskære og ødelægge den. Her er et link til en video, vi har lavet, som viser, hvordan metroen ved en højbane kommer til at påvirke vores område:
https://www.facebook.com/1036641382/videos/880225570660973/ Mvh. Mikkel Eggers

Svar til: Høring 64791 af: Gabriele Vilcinskaite

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
75

INDSENDT AF
Gabriele Vilcinskaite

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Danfoss

BY
Copenhagen

POSTNR.
2500

ADRESSE
Karin Nellemoses Vej 4, 3tv.

HØRINGSSVAR
Voting yes for a line M5 as today reffen is difficult to be reached from Valby

Svar til: Høring 64791 af: Emma

APPLICATION DATE
11. august 2024

SVARNUMMER
74

INDSENDT AF
Emma

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR

Absolut nej til M5 ved Margretheholmen/lynetteholmen. Herude har vi svanefamilier, rævefamilier og flere hejrer.
Beskyt den lille del natur der er tilbage, andet kan I simpelthen ikke byde hverken os borgere eller naturen. Tænk over, hvilken fremtid vi ser ind i, hvis alt "natur" bliver ødelagt af metro, bebyggelser mv.

Fuldstændig altafgørende, at vi trækker håndbremsen og får stoppet alt unødvendigt byggeri. Tag cyklen! Sænk boligpriserne. Så er der ikke behov for alt det nybyggeri. Tænk jer nu om!!

Svar til: Høring 64791 af: Henrik W Fugmann

APPLICATION DATE
10. august 2024

SVARNUMMER
73

INDSENDT AF
Henrik W Fugmann

BY
Frederiksberg C

POSTNR.
1922

ADRESSE
Sankt Markus Alle 6

HØRINGSSVAR
Der bør absolut bygges en metrostation ved Rigshospitalet.

Svar til: Høring 64791 af: Christian Carstensen

APPLICATION DATE
10. august 2024

SVARNUMMER
72

INDSENDT AF
Christian Carstensen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Jens Otto krags gade 18

HØRINGSSVAR
Ja tak til M5 linjen. Især at bryggen endelig får en sydlig station ved bryggebroen. Og at der kommer mere kapacitet fra amager og over til Sjælland i stedet for at skulle over Christianshavn

Svar til: Høring 64791 af: Steen Brastrup Clasen

APPLICATION DATE
8. august 2024

SVARNUMMER
71

INDSENDT AF
Steen Brastrup Clasen

BY
København K

POSTNR.
1357

ADRESSE
Øster Søgade 30 st tv

HØRINGSSVAR

Byen har brug for infrastruktur a la den ny metro, så se at komme igang.

Man skal indtænke mulighed for sportsfaciliteter til danske sportsgrene som håndbold og svømning.

ALT er GODT - kom nu igang.

ØNSKE: Lad os fremskynde processen så metroen er klar inden 2035 - så må resten af de ny øer lavet af opfyld komme senere.

Svar til: Høring 64791 af: Onno Juhl-Vollers

APPLICATION DATE
7. august 2024

SVARNUMMER
70

INDSENDT AF
Onno Juhl-Vollers

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Lyneborggade 29, 2.th

HØRINGSSVAR

Stor opbakning til forslaget om M5. Især stationen Amagerbrogade Syd er et væsentligt bidrag til den offentlige transport på Amager, da 5C ikke reelt kan det samme som metro pga. kødannelse på vejene (jeg har selv brugt 50 min. på at komme fra Sundbyøster Plads til Nørrebro med 5C). De oprindelige M1 og M2 syd for Amagerbro St blev lagt længst muligt væk fra "midten af Amager", hvor der bor flest, og mange på Amager har derfor reelt ikke metro i en meningsfuld afstand, selv om det på papiret kan se ud som om Amager har meget metro. Den foreslåede Amagerbrogade Syd retter op på dette og kan kun hilses velkomment. Flere stationer endnu længere sydpå i "midten" af Amager kunne dog være en fordel.

Endelig vil M5's påtænkte forløb med en yderligere alternativ forbindelse mellem Amager og Sjælland mindske trængslen i M1 og M2 og give mulighed for at komme fra Amager til Hovedbanegården og Vesterbro uden skift.

Når M5 er anlagt på Amager, må I som det næste tage fat i at erstatte også den anden ende af 5C med metro - Nordvest og Brønshøj.

Svar til: Høring 64791 af: Peter Voergaard

APPLICATION DATE
7. august 2024

SVARNUMMER
69

INDSENDT AF
Peter Voergaard

BY
Allerød

POSTNR.
3450

ADRESSE
Skytteengen 13

HØRINGSSVAR
M5 - Lynetteholmen til Nordhavnen Jeg foreslår, at M5's linjeføring forbinder de eksisterende Metro-stationer Øresund og Orientkaj. På denne måde forbindes Lynetteholmen også med Metro-station Østerport, og de store udviklingsområder i Nordhavnen omkring krydstogthavnen samt selvfølgelig Lynetteholmen bliver ”dækket” med ny Metro – se vedlagte!

MATERIALE:
metro m5 pev.jpg

metro_m5_pev.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Luka Ahlmark

APPLICATION DATE
7. august 2024

SVARNUMMER
68

INDSENDT AF
Luka Ahlmark

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Obdams Allé 27

HØRINGSSVAR

Pls add det

Svar til: Høring 64791 af: Energistyrelsen (Undergrund)

APPLICATION DATE
7. august 2024

SVARNUMMER
67

INDSENDT AF
Energistyrelsen (Undergrund)

BY
København

POSTNR.
1577

ADRESSE
Carsten Niebuhrs Gade 43

HØRINGSSVAR

Energistyrelsens undergrundskontor gør opmærksom på at Hovedstadens Geotermiske Samarbejde (HGS; ejet af HOFOR, VEKS og CTR) har et geotermisk anlæg, med to tilhørende dybdeboringer, på Margretheholm. Det foreslås derfor, at HGS høres via HOFOR.

HGS' fulde tilladelsesområde til indvinding af geotermisk energi kan ses på vores hjemmeside (https://ens.dk/ansvarsomraader/geotermi/geotermitilladelser).

Svar til: Høring 64791 af: Mark

APPLICATION DATE
6. august 2024

SVARNUMMER
66

INDSENDT AF
Mark

BY
København

POSTNR.
2860

ADRESSE
Søborg Hovedgade 104

HØRINGSSVAR

Mere metro, flere muligheder. God idet med ny metro men der er nok metro på amager. Så måske kunne det være at lave metro ned (for eksempel Søborg)

Svar til: Høring 64791 af: Ole Ingrisch

APPLICATION DATE
6. august 2024

SVARNUMMER
65

INDSENDT AF
Ole Ingrisch

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Scherfigsvej 17, st th

HØRINGSSVAR

Jeg foreslår at linieføringen går fra Lynetteholm N via Svanemøllen (S-tog), Vibenshus (M) og så Rigshospitalet. På den måde får man koblet Svanemøllen på Metrolinien og passagerer som kommer nordfra, får en meget lettere adgang til at komme til Rigshospitalet.

Svar til: Høring 64791 af: Morten Stryhn

APPLICATION DATE
6. august 2024

SVARNUMMER
64

INDSENDT AF
Morten Stryhn

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Kenny Drews Vej 87, 3 tv

HØRINGSSVAR

Super godt med mere metro i København - det mangler i den grad. Jeg kunne sagtens skrive om andre bydele, som mange københavnere mener mangler på netværket (Brønshøj f.eks.), men jeg holder mig til emnet omkring M5.

Jeg håber at man i de videre undersøgelser vil kigge på en station ved Margretheholm - både da det er byudviklingsområde og da det giver mulighed for at komme tæt på Holmen (som jo forbigåes igen og igen). Herudover håber jeg også man vil undersøge en station på Amerikakaj så vejen fra Lynetteholmen til Østerport bliver afbrudt af et stop.

Omkring færdiggørelsen af ringen (med stationer på Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro), håber jeg at der kommer enighed om en station ved Gl. Kongevej og at stationen ved Riget gør det nemt for patienter, pårørende og medarbejdere at komme til og fra stationen (f.eks. via en gangtunnel med rullefortov).

Svar til: Høring 64791 af: Kasper

APPLICATION DATE
6. august 2024

SVARNUMMER
63

INDSENDT AF
Kasper

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Rolfsvej 33

HØRINGSSVAR

Støj og vibrationsgener fra metro i drift tages ikke seriøst.

Det er uforsvarligt at igangsætte et nyt metroprojekt, når der ikke engang er styr på overvågningen af støj fra driften af eksisterende metro.
Metroselskabet nægter at oplyse hvordan de i praksis holder øje med vibration/støjniveauer fra Cityringen i drift. De vil ikke svare på hvilke statistiske metoder Metroselskabet bruger til at afgøre, om tiltagene til at reducere metrostøj i lejligheder (skinneslibninger, hjulafdrejninger, hjulringeudskiftninger) har en signifikant effekt på vibrationsmålingerne. De vil heller ikke dele resultaterne af de senest foretagede analyser for Cityringen i drift, så det er uklart om de faktisk holder ordentligt øje med det over tid.
I miljøkonsekvensvurderingen af M5 står der at erfaringerne fra Cityringen viser, at de højeste vibrationsniveauer opleves i bygninger, der ligger ovenpå og i umiddelbar nærhed af tunnelen i kurve. I mangel på et mere repræsentativt grundlag for beregningerne samt usikkerheden forbundet med anvendte målinger, skal beregningerne verificeres med målinger af togpassager i kurver samt med målinger af vibrationsudbredelsen fra tunnelen og overfladen, når råtunnelen er færdigbygget.
Hvorfor tages der ikke udgangspunkt i vibrationsmålinger fra Cityringen i kurver, når I ved at det giver de største støjgener i bygninger/boliger? Det kan jo vise sig at være for sent først at lave vibrationsmålingerne når tunnelen faktisk er lavet, hvis det viser sig at der vil komme for kraftige vibrationer i bygninger!

I miljøkonsekvensvurderingen af M5 står der for vibrationsvirkningerne for M5 i drift, at grænseværdierne for dag og nat på hhv. 20 og 25 dB(A) ikke er overskredet, idet disse værdier beregnes som midlede værdier over et tidsinterval på 10 min både dag og nat.
Fra Cityringen har det helt tydeligt vist sig at udregningen af støjniveau i folks boliger som et gennemsnit over 10 minutter ikke giver mening, da den oplevede støj jo opleves inden for få sekunder. Metrodrift i tunnel er en forholdsvis ny type støj i Danmark som Miljøstyrelsens grænseværdier ikke tager højde for.
Jeg foreslår at man venter med anlæggelsen af M5 indtil Miljøstyrelsen er færdig med at udarbejde nye danske grænseværdier for strukturlyd. Alternativet vil være en gentagelse af fadæsen med støj i boliger fra eksisterende metro.

Svar til: Høring 64791 af: Michael Nielsen

APPLICATION DATE
6. august 2024

SVARNUMMER
62

INDSENDT AF
Michael Nielsen

BY
Kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Jens Otto Krags Gade 18

HØRINGSSVAR

Fantastisk at Islands Brygge bliver en del af metro-netværket. det var på tide.

Hvad med Brønshøj og Husum hvorfor forbinder man ikke disse to områder med netværket?

Svar til: Høring 64791 af: Jeanette

APPLICATION DATE
6. august 2024

SVARNUMMER
61

INDSENDT AF
Jeanette

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides gade 5a 1 th

HØRINGSSVAR
Jeg er meget bekymret for de lyd- og vibrationsgener der vil opstå i forbindelse med byggeriet. Når vi har været plaget af tung lastbil kørsel grundet andre byggerier, er det knapt så fedt, at være beboer i en beton ejendom, hvor lyd og vibrationer forplanter sig til det ulidelige, og med en udsigt til tung lastbil kørsel flere gange i timen, samt den uro og støj, som byggepladsen naturligt vil medføre. Jeg er på ingen måde fan af udsigten til, at netroen giver flere mennesker adgang til Bryggen, da der i forvejen er generet så meget støj om sommeren, at man som beboer knapt kan ånde selv, og udsigten til flere års larm, vibrationer, luftforringelse og støjgener. Jeg kan på igen måde overskue, at axel heides gade bliver centrum for en metro, når vi har en metro 10-15 på gå ben og en togstation ligeledes tæt på. Det bliver et nej tak for min side af, og jeg håber, at I har tænkt genhusning ind i projektet, da en mindre husleje på ingen måde kan kompencere for den livskvalitet, som ryger i metrobyggeriet. Det kan hodt være, at I overholder de DB støjniveau der er sat, men det er ikke ensbetydende med, at de DB ikke er generende for dem af os som er lyd og støj sensitive. Mvh Jeanette

Svar til: Høring 64791 af: Aileen Itani

APPLICATION DATE
5. august 2024

SVARNUMMER
60

INDSENDT AF
Aileen Itani

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Jemtelandsgade 6, 2.tv

HØRINGSSVAR

Jeg kan ikke forstå, at den planlagte linje ikke har fået en station ved Operaen. Der sker simpelthen så meget nu ude på Holmen, men der er stadig kun én vej ind og ud, som betyder at vores publikummer, der ikke kan komme med cykel (og de er mange, da vores målgruppe er overvejende ældre) skubbes til at komme i bil. Det er dårligt både for dem og for traffiken/beboere langs Prinsessgade, som er propfuldt med biler både før og efter.

Svar til: Høring 64791 af: Anja

APPLICATION DATE
5. august 2024

SVARNUMMER
59

INDSENDT AF
Anja

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej

HØRINGSSVAR
Det er ikke iorden, at vi får konstant 64-69 db støj. med højbanen. Vi mister også adgangen til havnen og de grønne omgivelser.

Svar til: Høring 64791 af: Jacob Flanders

APPLICATION DATE
5. august 2024

SVARNUMMER
58

INDSENDT AF
Jacob Flanders

BY
København V

POSTNR.
1729

ADRESSE
Sigerstedgade 2, ST TV

HØRINGSSVAR
Jeg arbejder selv ved Islands Brygge og bor på Vesterbro, men selvom der er kun 2,5 kms afstand, tager det 3-4 gange længere at tage det offentlige transport end det gør at cykler og endda længere end at gå. Derudover pga. flaskehalsen over broen, er der ofte overfyldt mellem Nørreport og Islands Brygge station. Og hvis der sker noget hvor trafikken stanser mellem Sjælland og Amager, er det meget besværligt at komme frem. Derfor, ville det være perfekt med en ekstra forbindelse under kanalen, men Vesterbro har et område hvor der er langt mellem stationerne og busserne kører uregelmæssigt og har skiftende linjeføringer og stoppesteder pga. alt det byggeri ved Carlsberg. Derfor, vil jeg gerne se en station komme med den første fase helt til Gamle Kongevej, da der er/vil være mange destinationer ved Værnedamsvej/Vesterbrogade/Vesterbros Torv. Ift. mulighed for metro tilslutning til en mulig Øresindsmetro, vil jeg helt klart ønske den. Jeg har mange vender i Malmø og som tidligere togfører på Øresundstoget, kender jeg til forholdene på toget og ved stationerne samt kapacitets problemerne, som kun liver mere akutte med Femern forbindelsen. At kunne tage metroen til Västra Hamnen eller Centralen ville gøre det meget hurtigere, mere direkte og behagelig at komme der til.

Svar til: Høring 64791 af: Rune Pasgaard Guldbæk

APPLICATION DATE
5. august 2024

SVARNUMMER
57

INDSENDT AF
Rune Pasgaard Guldbæk

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Else Alfeltsvej 52E

HØRINGSSVAR

Det er for mig sindsygt at den såkaldte "perspektivlinje" som ville sammenkoble Østerport og København H ikke er en del af dette hørsingsforslag.
Den dag i dag er både Rigshospitalet og Refshaleøen to af de steder som har størt behov for at blive bedre koblet til vores kollektiv-netværk.
Dessuden så ville hele den linje, fra Østerport til Refshaleøen kunne reliseres inden at Lynetteholmen er færdig, og de to sidste stop ville kunne kobles på i eftertid.
Selvsagt skal M5 realiseres, men det at man ikke fokuserer på de eksisterende steder, der har behov for det, fremfor at planlægge noget ud på Lynetteholmen er for mig at se en kæmpe fejl.
M5 burde bygges med den planlagte linje, "perspektivlinjen" inkluderet, så hurtigt som muligt, med planer for at Lynetteholmen kan blive færdig på et senere tidspunkt, og derefter koblet på.

Svar til: Høring 64791 af: Vivi Pedersen

APPLICATION DATE
5. august 2024

SVARNUMMER
56

INDSENDT AF
Vivi Pedersen

BY
Kastrup

POSTNR.
2770

ADRESSE
Bryrupvej 82

HØRINGSSVAR

Jeg synes metroen skulle forlænges fra Vestamager ud til Dragør og rundt til Kastrup Lufthavn. Den offentlige forbindelse til Vestamager og Dragør er p.t. så dårlig. Hvis metroen bliver forlænget som anført ville man kunne komme dels til lufthavnen, dels til Kbh. centrum ad 2 veje.

Svar til: Høring 64791 af: Shako Josef

APPLICATION DATE
5. august 2024

SVARNUMMER
55

INDSENDT AF
Shako Josef

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Lyshøjgårdsvej 55, 2, -23

HØRINGSSVAR
Forslag: Ny Linje til Forbindelse mellem Det Nye Supersygehus på Bispebjerg, Rigshospitalet og Indre By

For at forbedre tilgængeligheden og effektiviteten for det nye supersygehus på Bispebjerg, Rigshospitalet og Indre By foreslås det at opføre en ny linje. Denne linje vil sikre direkte og hurtige forbindelser mellem de tre vigtige destinationer, hvilket vil være en stor fordel for patienter, besøgende og ansatte.

Fordele ved den nye linje:

1. Reduceret Rejsetid: Den nye linje vil forkorte rejsetiden betydeligt for alle, der skal til og fra supersygehuset, Rigshospitalet og Indre By. Hyppige afgange og direkte ruter vil gøre det nemt at planlægge transport.
2. Aflastning af Trafik: Ved at tilbyde et effektivt alternativ til biltransport kan den nye linje mindske trafikbelastningen i området omkring Bispebjerg og Rigshospitalet samt i Indre By. Dette vil forbedre trafiksikkerheden og reducere forsinkelser, især for ambulancer og nødtransporttjenester.
3. Øget Tilgængelighed: Med en ny linje, der forbinder strategisk vigtige punkter i byen, sikres det, at sundhedsydelser bliver mere tilgængelige for alle borgere. Dette er særligt vigtigt for ældre og bevægelseshæmmede personer.
4. Forbindelse mellem Store Sundhedscentre: En direkte forbindelse mellem det nye supersygehus på Bispebjerg og Rigshospitalet vil fremme samarbejdet mellem de to institutioner og gøre det lettere for patienter at blive overflyttet eller at få specialistbehandling.
5. Miljøvenlig Transport: En ny linje vil fremme brugen af offentlig transport, hvilket er en mere miljøvenlig løsning sammenlignet med privat bilkørsel. Dette vil bidrage til at reducere CO2-udledningen og støtte byens grønne initiativer.

6. Forbindelse til Indre By: Den nye linje vil også forbinde Indre By med de to store hospitaler, hvilket vil gøre det nemt for beboere og besøgende at få adgang til centrale sundhedsydelser og andre vigtige destinationer i byen.

Svar til: Høring 64791 af: Kristian Tuxen Ladegaard Berg

APPLICATION DATE
5. august 2024

SVARNUMMER
54

INDSENDT AF
Kristian Tuxen Ladegaard Berg

BY
København

POSTNR.
2100

ADRESSE
Vennemindevej 15

HØRINGSSVAR
Det er en god idé med mere metro og det er også et privilegium at metroen er 24 timers åbent. Vores naboer i Berlin har lukket om natten. Vi mangler bare Rigshospitalet som vil hjælpe mange patienter, pårørende og arbejdere. Derudover vil Brønshøj, Bellahøj og Husum også være nogle stationer der skal i spil.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Springer

APPLICATION DATE
4. august 2024

SVARNUMMER
53

INDSENDT AF
Thomas Springer

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prinsesse Christinesvej 8

HØRINGSSVAR

At etablere metro på Amager igen er en god ide. Denne gang ville det dog være rart, hvis der blev taget hensyn til borgerne på Amager. Første Metrobyggeri blev med daværende borgmester gennemført, som en mur der opdeler øen. (Denne borgmester blev efterfølgende ansat i ledelsen af Metroen.)

Der er to modeler i spil og her vil det være en glæde at blive hørt.

model 1. Der påtænkes at etablere en dårlig løsning, der ikke tager hensyn til beboere på Amager, men tænker i besparelser og lette løsninger. Modellen er at etablere en station på Hans Bogbinders Alle. Her er trangt og ikke plads til det knudepunkt, som kunne være ønskeligt for de fleste beboere på denne del af Amager og længere uden for Metrolinjeføringen.

Model 2. Sundby Øster plads. Det oplagte valg. Her er flere sportshaller og masser af plads til både Metro og busser. Sundby Øster plads har brug for en Metro. I dag er pladsen et mørkt og utrygt sted at opholde sig. Der er forsøgt at gøre meget ved denne plads uden held. Pladsen er fortsat primært benyttet af få mennesker, med div. udfordringer. Jeg er sikker på at en oplyst plads med Metro og dermed mange mennesker på vej til og fra dette og hint, samt aktivitet omkring sportshallerne, vil give pladsen den mangfoldige liv, den fortjener.

Kære politikere og rådgivere. En Metrostation på Sundbyøster plads er svaret. Jeg håber at I prioritere folket.

Svar til: Høring 64791 af: René Wormark

APPLICATION DATE
4. august 2024

SVARNUMMER
52

INDSENDT AF
René Wormark

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Risvangen 28

HØRINGSSVAR

Vi mangler i den grad infrastruktur der forbinder Brønshøj med resten af København. Der burde gå en linje fra Runddelen, til Nørrebro Station og så videre ud med Bellahøj, til Brønshøj torv, og videre ud mod Husum.
det er på tide vi bliver inkluderet, nu da Letbanen ikke er på vej.

Svar til: Høring 64791 af: Julie Halkjær

APPLICATION DATE
4. august 2024

SVARNUMMER
51

INDSENDT AF
Julie Halkjær

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Lergravsvej 21, st

HØRINGSSVAR

Jeg er meget bekymret for de lyd- og vibrationsgener der vil opstå i forbindelse med byggeriet.

Vi bor i en gammel ejendom som uden tvivl vil “slå sig” af for mange vibrationer, så er der taget højde for kompensation til alle de gamle bygninger der vil lide skade?

Der er så mange familier hvor det vil have stor betydning ifm. larm. Så er der taget højde for genhusning i bygge processen?

Er der taget højde for, at byggeriet kun skal foregå i hverdagene i dagtimerne?

Det virker ikke helt gennemtænkt at lave en metro, til en bydel der endnu ikke eksisterer.

Jeg håber ikke det bliver en realitet.

Svar til: Høring 64791 af: Christoffer

APPLICATION DATE
4. august 2024

SVARNUMMER
50

INDSENDT AF
Christoffer

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ungarnsgade 56

HØRINGSSVAR

Hej,

jeg syntes særligt to ting bør tages i betragtning:

1. Ødelæggelse af foreningsliv ved en overjordisk metro.

- ved at bygge en overjordisk metrolinje er man nødsaget til, at lukke for dele af Margretheholmens havn, og derved tvinge nogle mennesker til at forlade deres fritidsinteresse som sejlere, da metroen vil nedlægge en stor del af havnen. Derudover vil det have en stor økonomisk effekt på den enkelte sejler, som muligvis skal finde ny havn eller skille sig af med en båd.

2. Støj og bybillede

- For at Reffen kan slippe af med sit industrielle udtryk, bør man tage til overvejelse, at en overjordisk metrolinjen blot vil forstærke det industrielle udtryk, som reffen allerede har grundet forbrænding, rensningsanlæg og B&W mm., København bør søge at blive et forbillede for andre storbyer ved at tænke i rekreationelle områder og gøre byen grøn. En overjordisk metrolinje er billigere, men det er også den kortsigtede nemme løsning.

opsummering:

København bør tænke på det udtryk, de vil give området og byen i hele taget. Derudover skal de overveje de økonomiske konsekvenser, som det pålægger dem, der har båd i margretheholmens havn.

Svar til: Høring 64791 af: Kenneth Ellinghart

APPLICATION DATE
4. august 2024

SVARNUMMER
49

INDSENDT AF
Kenneth Ellinghart

BY
København

POSTNR.
2300

ADRESSE
Fælledfold 19

HØRINGSSVAR
Jeg håber i tager hensyn til den menneskelige faktor og lader byggeriet gå under jorden i størst muligt omfang. Lad for alt i verden den gamle etablerede Sejlklub sk Lynetten være bevaret. Penge er ikke alt, det er du og jeg til gengæld.

Svar til: Høring 64791 af: Charlotte Møller Hansen

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
48

INDSENDT AF
Charlotte Møller Hansen

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Borrebyvej 42

HØRINGSSVAR

Det virker helt forkert at bygge en metrolinje til en byde der endnu ikke står færdig? Vi her i Brønshøj/Husum/Tingbjerg (g Herlev hospital hvis Herlev Kommune vil være med) er uden ordentlige forbindelser til centrum, hvilket i den grad er et miljø problem da man er nødt til at tage bilen. Ovenikøbet har man så valgt at lave korttidsparkering i det meste af Vanløse så man ikke kan parkere og tage metro ind til byen det gir ingen mening. Buslinje 5A og 350S er de buslinjer hvor der bliver transporteret flest personer i Kbh., hvorfor bliver der ikke bygget metro til Brønshøj/Husum/Tingbjerg?

Svar til: Høring 64791 af: Brian Andersen

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
47

INDSENDT AF
Brian Andersen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Ålborggade 29 2.

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune.
Kunne det ikke være en ide og undersøge hvor mange brugere der er til Kløvermarkens Idrætsanlæg og måske anlægge en Metrostation tæt på! Det kunne måske nedbringe antal af biler der parkerer og kører rundt i området til og fra? I det hele taget kunne det være en ide og kigge på Metrostationer tæt på idrætsanlæg i Københavns Kommune (København Syd er ok, selvom der alligevel er lidt gågang fra Metrostationen til Valby IP!)... jeg synes stadig at Brønshøj/Husum/Tingbjerg/Nordvest er forsømt på det her område... held og lykke med arbejdet!

Med venlig hilsen

Brian Andersen

Fodbolddommer der vil lade bilen blive hjemme hvis der kommer flere Metrostationer ifm idrætsanlægene i Kbh...

Svar til: Høring 64791 af: Jan Leonard Schelhaas

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
46

INDSENDT AF
Jan Leonard Schelhaas

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
C. F. Richs Vej 105D

HØRINGSSVAR

M5 har som formål at forbinde Lynetteholm og at aflaste M1 og M2, som nærmer sig deres maksimale kapacitet i myldretiden. Forslaget om M5's sydlige løsning lever op til dette mål, mens den nordlige løsning løser ikke kapacitetsproblemerne på M1/M2 i den nærmeste fremtid – men der er brug for aflastning så hurtig som muligt. Jeg vil derfor gerne fremhæve nogle specifikke kommentarer og anbefalinger til den foreslåede *sydlige løsning*.

Svaret er også vedhæftet som pdf.

Specifikke kommentarer

1. **Variant med boret tunnel fra Prags Boulevard til Refshaleøen**

    - Jeg mener, at en boret tunnel er spild af penge og CO2, da højbaner er mere klimavenlige og standard i metrobyggeri i områder uden tæt bebyggelse.

    - Havnen på Margretheholmen bør bevares og ikke fyldes op. En bro over havnen vil være en bedre løsning.

    - Byg strækningen som en dæmning med beplantning for at bidrage til biodiversiteten.

- Forbered strækningen til en mulig fremtidig station ved Margretheholmen Havn/ Amager Ressource Center som fremtidssikring, ligesom der er plads til en ekstra station ved Royal Arena i Ørestad Syd.



[Figur 1: Plads til en ekstra station ved Royal Arena (Google Earth)]

2. **Variant Øresundsmetro**

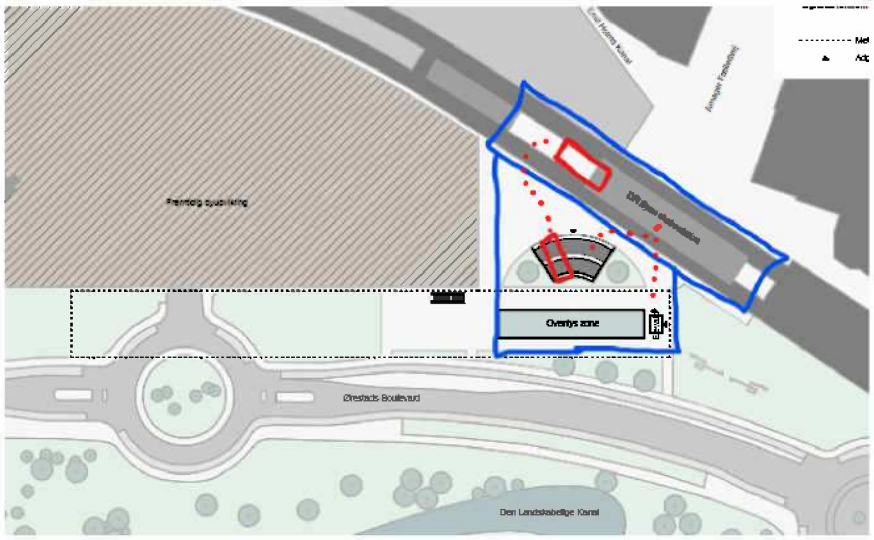
- Investér pengene nu for at forberede til en eventuel Øresundsmetro, hvilket vil være den første internationale metrolinje. Dette kræver en forholdsvis mindre indsats nu og vil give stor værdi i fremtiden.

- I området hos KVC på prøvestenen hvor en mulig øresundsmetro vil tilsluttes til M5 skal der være plads til en ekstra perron som man kan bruge til mulig grænsekontrol

3. **DR Byen**

- DR Byen bliver et knudepunkt, og stationen skal tage højde for det. Jeg foreslår at udbygge M1 DR Byen station med ekstra rulletrapper (ligesom Ørestad Station) for bedre kapacitet og nemmere skift mellem M1 og M5.

- En overdækket vej eller plads fra M1 til M5 og rulletrapper fra M1 perron hele vejen til M5 perron vil give følelsen af én sammenhængende station. En interessant mulighed kunne være at bygge et stort glastag (ligesom ved Flintholm St.) over den eksisterende og nye station.



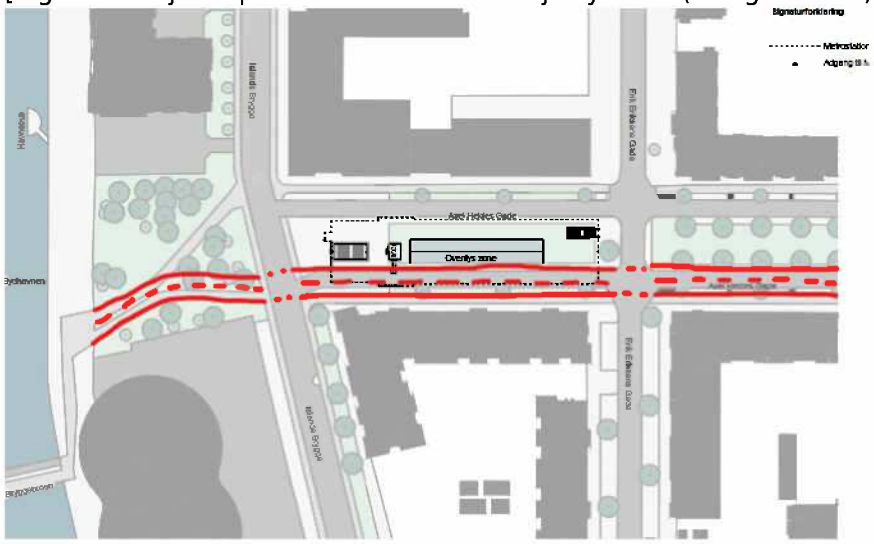
[Figur 2 – forslag til muligt glastag ved DR Byen (blå) og ekstra rulletrapper (rød)]

4. **v/ Bryggebroen**

- Brug projektet til at forbedre forholdene for cyklister ved at bygge en tovejs cykelsti på den sydlige side af stationen og placere al biltrafik på den nordlige side samt etablere et lyskryds ved Islands Brygge, som ved Skjolds Plads Station.



[Figur 3 – Skjolds plads station med tovejs cykelsti (Google Earth)]



[Figur 4 – Skitse af en tovejs cykelsti ved Bryggebroen]

5. **København H**

- En ekstra gangtunnel ved KH er vigtig, måske med en ekstra indgang ved Bernstorffsgade.

- Sporskiftekammeret som planlagt kunne kræve personale på perronen (ligesom M4 de sidste 5 år).

- København H mangler plads til cykelparkering tæt på stationen – muligvis kunne man bruge pladsen over sporskiftekammeret til en flot underjordisk cykelparkeringsanlæg med ramper fra Reventlowsgade



[Figur 5: placering af underjordisk cykelparkering over sporskiftekammeret (blå) ved den nye M5 station (rød) (Google Earth)]

6. **Østerport**

- Brug M5 projektet til at bygge en gangtunnel til S-tog for at forbedre skiftemulighederne mellem metro, S-tog og regionaltog.

Generelle kommentarer

- Sørg for at have to elevatorer til alle M5 stationer (som Cityringen og M4)

- Hvis der skal være rulletrapper op til overfladen undgår at have en lille trappe imellem stationsrum og opgangen som nogle af de nye M4 stationer i Sydhavn – gør det som Cityringens stationer på Frederiksberg (eller Fasanvej på M1/M2)

- Kunst i metroen har været en succes med M4 Syd – gør det igen.

- M5 Stationerne skal være klar til 4-vogns tog

- Rapporten nævner en strækningshastighed på 90km/t (side 233), mens andet materiale fra Metroselskabet siger 100km/t - M5 strækningen skal være klar til minimum 100km/t mens øresundsmetroen kræver endnu højere hastigheder med min. 120km/t

- M5 vil ikke være en god forbindelse mellem Nordhavn og Lynetteholm – for man er nødt til at skifte på Østerport - derfor er det vigtig at bygge en dedikeret, bæredygtig forbindelse mellem de to bydele, f.eks. ved at inkludere en cykelsti i tunnellen til østlig ringvej.

M5 er et vigtigt projekt for København - og nødvendig, for Lynetteholm har brug for bæredygtig transport og M1 og M2 nærmer sig kapacitetsgrænsen. I modsætning til tidligere metrobyggerier skal vi have modet til at bygge fremtidssikre – med forberedelse til en øresundsmetro og udvidelse til endnu en metroring via Forum, Stengade og Rigshospitalet – hvor M5 kunne mødes med en mulig eksprestunnel til S-tog.

MATERIALE:
m5 hoeringssvar.pdf

Høringssvar Miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Af: Jan Leonard Schelhaas

M5 har som formål at forbinde Lynetteholm og at aflaste M1 og M2, som nærmer sig deres maksimale kapacitet i myldretiden. Forslaget om M5's sydlige løsning lever op til dette mål, mens den nordlige løsning løser ikke kapacitetsproblemerne på M1/M2 i den nærmeste fremtid – men der er brug for aflastning så hurtig som muligt. Jeg vil derfor gerne fremhæve nogle specifikke kommentarer og anbefalinger til den foreslåede *sydlige løsning*.

Specifikke kommentarer

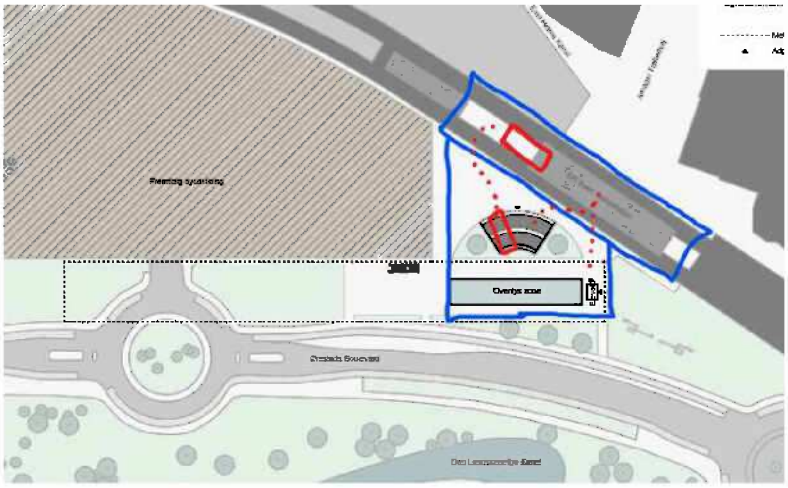
1. **Variant med boret tunnel fra Prags Boulevard til Refshaleøen**
    - Jeg mener, at en boret tunnel er spild af penge og CO2, da højbaner er mere klimavenlige og standard i metrobyggeri i områder uden tæt bebyggelse.
    - Havnen på Margretheholmen bør bevares og ikke fyldes op. En bro over havnen vil være en bedre løsning.
    - Byg strækningen som en dæmning med beplantning for at bidrage til biodiversiteten.
    - Forbered strækningen til en mulig fremtidig station ved Margretheholmen Havn/ Amager Ressource Center som fremtidssikring, ligesom der er plads til en ekstra station ved Royal Arena i Ørestad Syd.



Figur 1: Plads til en ekstra station ved Royal Arena (Google Earth)

2. **Variant Øresundsmetro**
    - Investér pengene nu for at forberede til en eventuel Øresundsmetro, hvilket vil være den første internationale metrolinje. Dette kræver en forholdsvis mindre indsats nu og vil give stor værdi i fremtiden.
    - I området hos KVC på prøvestenen hvor en mulig øresundsmetro vil tilsluttes til M5 skal der være plads til en ekstra perron som man kan bruge til mulig grænsekontrol

3. **DR Byen**
    - DR Byen bliver et knudepunkt, og stationen skal tage højde for det. Jeg foreslår at udbygge M1 DR Byen station med ekstra rulletrapper (ligesom Ørestad Station) for bedre kapacitet og nemmere skift mellem M1 og M5.
    - En overdækket vej eller plads fra M1 til M5 og rulletrapper fra M1 perron hele vejen til M5 perron vil give følelsen af én sammenhængende station. En interessant mulighed kunne være at bygge et stort glastag (ligesom ved Flintholm St.) over den eksisterende og nye station.

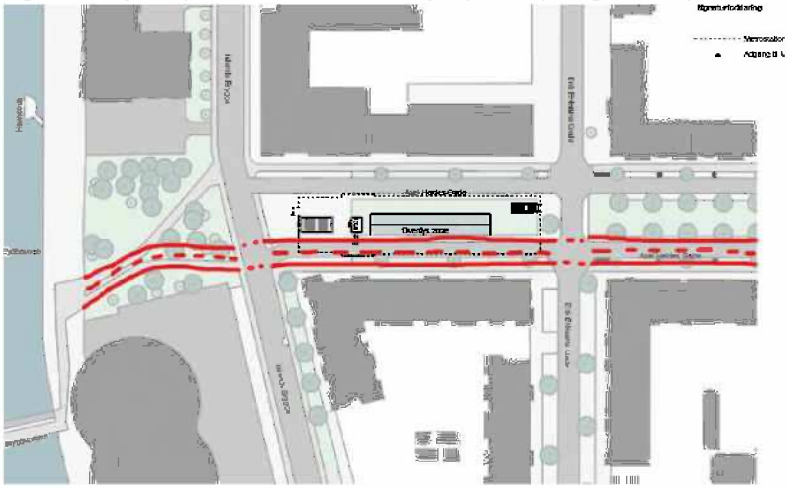


Figur 2 – forslag til muligt glastag ved DR Byen (blå) og ekstra rulletrapper (rød)

4. **v/ Bryggebroen**
    - Brug projektet til at forbedre forholdene for cyklister ved at bygge en tovejs cykelsti på den sydlige side af stationen og placere al biltrafik på den nordlige side samt etablere et lyskryds ved Islands Brygge, som ved Skjolds Plads Station.



Figur 3 – Skjolds plads station med tovejs cykelsti (Google Earth)



Figur 4 – Skitse af en tovejs cykelsti ved Bryggebroen

5. **København H**
    - En ekstra gangtunnel ved KH er vigtig, måske med en ekstra indgang ved Bernstorffsgade.
    - Sporskiftekammeret som planlagt kunne kræve personale på perronen (ligesom M4 de sidste 5 år).
    - København H mangler plads til cykelparkering tæt på stationen – muligvis kunne man bruge pladsen over sporskiftekammeret til en flot underjordisk cykelparkeringsanlæg med ramper fra Reventlowsgade



Figur 5: placering af underjordisk cykelparkering over sporskiftekammeret (blå) ved den nye M5 station (rød) (Google Earth)

6. **Østerport**
    - Brug M5 projektet til at bygge en gangtunnel til S-tog for at forbedre skiftemulighederne mellem metro, S-tog og regionaltog.

Generelle kommentarer

- Sørg for at have to elevatorer til alle M5 stationer (som Cityringen og M4)
- Hvis der skal være rulletrapper op til overfladen undgår at have en lille trappe imellem stationsrum og opgangen som nogle af de nye M4 stationer i Sydhavn – gør det som Cityringens stationer på Frederiksberg (eller Fasanvej på M1/M2)
- Kunst i metroen har været en succes med M4 Syd – gør det igen.
- M5 Stationerne skal være klar til 4-vogns tog
- Rapporten nævner en strækningshastighed på 90km/t (side 233), mens andet materiale fra Metroselskabet siger 100km/t - M5 strækningen skal være klar til minimum 100km/t mens øresundsmetroen kræver endnu højere hastigheder med min. 120km/t
- M5 vil ikke være en god forbindelse mellem Nordhavn og Lynetteholm – for man er nødt til at skifte på Østerport - derfor er det vigtig at bygge en dedikeret, bæredygtig forbindelse mellem de to bydele, f.eks. ved at inkludere en cykelsti i tunnellen til østlig ringvej.

M5 er et vigtigt projekt for København - og nødvendig, for Lynetteholm har brug for bæredygtig transport og M1 og M2 nærmer sig kapacitetsgrænsen. I modsætning til tidligere metrobyggerier skal vi have modet til at bygge fremtidssikre – med forberedelse til en øresundsmetro og udvidelse til endnu en metroring via Forum, Stengade og Rigshospitalet – hvor M5 kunne mødes med en mulig eksprestunnel til S-tog.

Svar til: Høring 64791 af: Anders Lisberg Petersen

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
45

INDSENDT AF
Anders Lisberg Petersen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Stockholmsgade 59, 2.tv.

HØRINGSSVAR

OSLO PLADS og ØSTERPORT station er nyligt smukt anlagt efter 20 års byggeri og kaos!

I påtænker at anlægge M5 som involverer Østerport st. Der blev bygget i næsten 20 år på Oslo Plads med M3. Der er brugt store summer af skatteydernes penge på at opbygge og anlægge Oslo Plads smukt som den fremstår nu. Den er højt værdsat!

1)

Har I forberedt Oslo Plads / Østerport station til fremtidig udvidelse dengang i abejdede på pladsen i 20 år?

2)

I skal vel ikke til at smadre den smukke Oslo Plads igen og bruge en masse ekstra penge som kunne have være sparet ved at indtænke det fra starten?

Hvad betyder M5 for Oslo Plads på overfladen?

3)

Generelt, må I gå væk fra LASTBILER, der sviner på vejene, fylder på vejene, forurener miljøet. Det er et utidigt transportmiddel. Østerport af jernbanespor - så brug dem til transport.

Ser frem til at høre detajlerne om påvirkning af Oslo Plads.

Mvh

Formand Ejerforeningen Stockholmsgade 59-61, 2100 Københavmn Ø

Anders Lisberg Petersen

Svar til: Høring 64791 af: Helle

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
44

INDSENDT AF
Helle

BY
Islands Brygge , Kbh S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Erik Eriksens Gade 12, 3. Tv

HØRINGSSVAR

Jeg bor lige ud til Axel Heides Gade , hvor der er planlagt en Metrostation.
Jeg kan overhovedet ikke se det positive i, at få en station der, når miljøkonsekvenserne er så store som de er.
En foreløbig måling viser, at vi her i området vil blive udsat for så store lyg gener , at de langt overstiger det tilladte støjniveau. Og vi taler om døgnet rundt i minimum 36 måneder .. Og det på trods af at vi lige har fået Metro på Havneholmen , som er 5 minutters gåtur væk. Med 3 minutter til Hovedbanegården.
Derudover har vi også en Station på det gamle Bryggen .
Hvad hjælper det et få en Metro lige nede foran døren hvis vi ikke overlever de 5 -6 år det tager at få den bygget,

Svar til: Høring 64791 af: Kirsten

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
43

INDSENDT AF
Kirsten

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Broksøvej 8

HØRINGSSVAR
Helt forkert linje. Den mest trafikeret buslinje er linje 5, der skal en metro fra Nørrebro st. Til Herlev, før alt andet

Svar til: Høring 64791 af: Claus Jørgensen

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
42

INDSENDT AF
Claus Jørgensen

BY
Humlebæk, Denmark

POSTNR.
3050

ADRESSE
Kystvej 25 B

HØRINGSSVAR
Det er intet mindre end en skandale at den eksisterende m3 linie ikke har et stop ved Rigshospitalet og det vil være en omend endnu større skandale hvis ikke det sikres at der rettes op på denne fadæse ved projekteringen af M5. Og at Rigshospitalet station er driftsklar fra begyndelsen af M5 og ikke som en senere udbygning

Svar til: Høring 64791 af: Frederik W

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
41

INDSENDT AF
Frederik W

BY
København

POSTNR.
2700

ADRESSE
Ærtevej 30

HØRINGSSVAR
Hvorfor prioriteres den ikke-eksisterende Lyetteholm fremfor den vestlige del af København? Hvad med at få transport fra Herlev Hospital - Brønshøj - Nørrebro - Rigshospitalet i stedet for endnu et rigmandsprojekt?

Svar til: Høring 64791 af: Lise Dreisler

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
40

INDSENDT AF
Lise Dreisler

BY
København Nv

POSTNR.
2400

ADRESSE
Ørevadsvej 31

HØRINGSSVAR

I al korthed: hvornår kommer der metro til NV-Brønshøj-Gladsaxe? Områder hvor der OGSÅ bor rigtigt mange mennesker, og hvor infrastrukturen som den er nu er mere end sparsom

Svar til: Høring 64791 af: Jan Pedersen

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
39

INDSENDT AF
Jan Pedersen

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Pilesvinget 45

HØRINGSSVAR

Ved planlægning af en ny Metrolinje bør behovet for Metro til Brønshøj inddrages.
Når en ny Multihal bygges ved Utterslevmose, vil der yderligere være behov for god kollektiv trafik til de kommende koncerter og sportsarrangementer i hallen.
Samtidig vil en sådan Metroforbindelse åbne muligheder for at pendlere på Hareskovvejen kan parkere bilen og fortsætte med Metro til City.

Svar til: Høring 64791 af: Lenemai Christensen

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
38

INDSENDT AF
Lenemai Christensen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 20.7 tv

HØRINGSSVAR

Et stort håb for alle os der bor på Margretheholmen er, at Metro M5, bliver nedgravet på den strækning, der vil køre forbi Margretheholmen.

Os der bor herude, her valgt området på grund af freden, roen, naturen, havnen, badning og de oplevelser det kan give os, i en travl hverdag.

Vi elsker at være her, på grund af den flora og fauna der er. Grøn natur med stor biodiversitet, mark, græsplæne hvor børnene leger - uden trafik, lille skov, skønne stier, område til spejderne, plads til at gå ture med din hund, dyrkning af honning, lejebålsplads, man kan ånde og bo her og både krop samt sind får glæde af dette.

En Metro udenfor vores vinduer, vil destruere vores natur, larme og ødelægge netop det der beroliger os og det som kloden har brug for mere af - grøn natur!

Det vil virkelig være forfærdeligt, på flere plan.

Vi har valgt at bo herude, for både at være tæt på city, og samtidig kunne trives i grønne og rolige omgivelser, der giver balance og holder os raske, i krop og sind.

Vigtigt for de små, de voksne og alle dem der bevidst har valgt Margretheholmen, som åndehul og som bolig, med en udsigt der er healene.

Der et spørgsmål om økonomi, at grave banen ned på den strækning der kører her forbi, men kan det gøres op mod tusinde af menneskers velvære og ro, samt naturens mangfoldighed? Det håber vi ikke!…

På forhånd tak og hilsen fra mange af os herude på dejlige Margretheholmen.

Lenemai Christensen

Svar til: Høring 64791 af: Alia Milosevic

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
37

INDSENDT AF
Alia Milosevic

BY
Nørrebro

POSTNR.
2200

ADRESSE
Griffenfeldsgade 38 3.

HØRINGSSVAR

På trods af der findes en del offentlig transport her på Nørrebro er den ideelle løsning endnu ikke lavet. Med tiden er der lavet mange ændringer i trafikken og infrastrukturen, så de trafikale problemer med tiden kun er blevet værre. M5 med stop ved Stengade og Riget - samt koblet på resten af metronettet vil gøre at man nemmere kan komme ind, ud og igennem Indre Nørrebro uden alt for mange skift. Man kunne også ønske at det også ville tage noget af presset ift. de mange biler, som der egentlig ikke er plads til.

Svar til: Høring 64791 af: Bjørn Arenkiel

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
36

INDSENDT AF
Bjørn Arenkiel

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 46, 6tv

HØRINGSSVAR

Til Københavns Kommune

Ude på Refshaleøen og Margretheholmen findes et unkit område, med åbne områder, gamle industriområder der nu tjener som kulturmuligheder og mange boliger - alt dette er helt tæt på både Øresund og Københavns Havn. Disse områder skal forblive åbne og rekreative, hvilket betyder at en Metro linje gennem dette område skal være underjordisk. Kun herved kan det åbne område bevares. Såfremt en højbane eller banevold skærer igennem området, vil det opdele bydelen, spærre for sol og udsigt og skabe et lukket miljø, der nok mest vil være attraktivt for hjemløse og andre personer, der af den ene eller grund, har brug for at kunne skjule sig og udføre deres aktiviter i fred og ro.

Derfor er en underjordisk løsning eneste mulighed for en metrolinje til den kommende Lynetteholm.

Svar til: Høring 64791 af: Regitze Søgaard

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
35

INDSENDT AF
Regitze Søgaard

BY
København Nv

POSTNR.
2400

ADRESSE
Bakkevej 4

HØRINGSSVAR

Synes klart Riget skal have en station.

meb hvad med nordvest og Brønshøj?

Svar til: Høring 64791 af: Malene Arenkiel

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
34

INDSENDT AF
Malene Arenkiel

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 46 6.tv

HØRINGSSVAR

Som relativ ny beboer på Margretheholm slog det mig meget hurtigt, at man her har by og grønne områder i perfekt kombination

utænmede grønne områder, som man kan gå omkrlng i og nyde - fodboldbane - vand lige omkrlng og RO

med en højbane etableret lige tværs igennem smadres det hele og området mister det det gør det særligt

håber inderligt ikke at man vil gennemtrumfe en højbane

håber på en nedgravet løsning

eller i det mindste noget gravlignende så man let kan gå henover og træer samt grønt liv kan bevares

copenhill er spændende og kunne man ikke nytænke og bevare noget som os der bor her sætter så meget pris på

Det er jo det rå og grønne der gør reffen så unik

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Lynge Rothmann

APPLICATION DATE
3. august 2024

SVARNUMMER
33

INDSENDT AF
Henrik Lynge Rothmann

BY
Grevinge

POSTNR.
4571

ADRESSE
Holtevej 3

HØRINGSSVAR
Her på egnen er den offentlige transport mangelfuld. Om lørdagen er der 4 busser, den sidste ved 18 tiden. Kan I lægge et par spor omkring Holbæk og videre ud til Herrestrup? 3 afgange i timen er rigeligt, sidste tog klokken 0200, dog lidt senere fredag og lørdag af hensyn til de unge mennesker, der trods alt stadig bor herude. Mvh Henrik Lynge Rothmann

Svar til: Høring 64791 af: René Lagoni Neukirch

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
32

INDSENDT AF
René Lagoni Neukirch

BY
Søborg

POSTNR.
2860

ADRESSE
Pilegårdsvej 79, st, tv

HØRINGSSVAR
Hvorfor fremlægges der ikke en plan for Metro under Fr. Sunds ej, forbi Herlev Hospital og til Ballerup?

Svar til: Høring 64791 af: Daniel Fragtrup

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
31

INDSENDT AF
Daniel Fragtrup

BY
København N

POSTNR.
2000

ADRESSE
Borgmestervangen 4a 5 th

HØRINGSSVAR

Riget bør indtænkes i næste etape af metrobyggeriet. Der er en række argumenter både for borgerne i hovedstaden samt de medarbejderne der tager det offentlige til deres arbejdsplads.

for borgerne med en mobilitetsproblematik vil det være nemmere at komme på sygehuset end det er idag.

for medarbejderne vil det potentielt gøre det nemmere at rekruttere hvis det blev muligt at tage en metro linje fra hovedbanegården og til riget.

Svar til: Høring 64791 af: Jef Nielsen

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
30

INDSENDT AF
Jef Nielsen

BY
Hundested

POSTNR.
3390

ADRESSE
Gøgevænget 17

HØRINGSSVAR

Rigshospitalet er center for mange patienter ikke blot fra Region Hovedstaden, men hele Danmark idet der er behandlinger her, som ikke findes andre steder. Fx indenfor kræftområdet og sjældne sygdomme.
Københavns Kommune har konsekvent forsøgt at bremse patienternes egen transport til Rigshospitalet, selvom der ikke eksisterer realistisk offentlig transport muligheder. Prøv selv at tjekke transporttid og -vej fra Hundested hvor jeg bor og til "Riget". Sidste jeg havde en planlagt operation på Riget blev jeg hentet af FlexTrafik kl 6:15 og ankom til Riget 9:30 - en halv time forvent til min operation. Heldigvis ventede de på mig, men hele programmet for dagens operationer måtte rykkes og gad vide om der var nogle, der blev aflyst. Så nu kører jeg altid i egen bil, hvilket Københavns Kommune gør alt for at forhindre med dårlige vejforbindelse, nedsat hastighed og ringe parkeringsmuligheder.

Rigshospitalet er samtidigt en af kommunens største arbejdspladser.

Der SKAL derfor etableres mulig offentlig transportmulighed med Metro til Rigshospitalet. Alternativt må vikræve at både regions og landsfunktionerne flyttes væk fra Rigshospitalet.

Linjeføringen, der dækker Rigshospitalet bør derfor vælges.

Svar til: Høring 64791 af: Mike Seisbye

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
29

INDSENDT AF
Mike Seisbye

BY
Valby

POSTNR.
2500

ADRESSE
Bramslykkevej 2, 1tv

HØRINGSSVAR

Dejligt det ikke er mere letbane. Men jeg forstår ikke hvorfor der skal mere metro i den retning. Og ikke i nogle af de dele af københavn som endnu ikke har fået. F.eks. Hvidovre, rødovre, valby osv.

Svar til: Høring 64791 af: Andreas Pedersen

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
28

INDSENDT AF
Andreas Pedersen

BY
København

POSTNR.
2200

ADRESSE
Rantzausgade 40

HØRINGSSVAR
Jeg forstår simpelthen ikke de sydlige stationer fra (og med) den, der kaldes Amager Strand på kortet af den foreslåede M5 linje. Jeg er meget enig i Prags Boulevard, Refshaleøen, Lynetteholmen (begge) men de andre strækninger er både godt dækket af bus og anden metro. Forstår ikke hvorfor M4 ikke bare føres videre til Lynetten og slutter på Lergravsparken. Virker lidt som et spild af en linje. Undervældende og uambitiøst (udover at få Reffen på, det er godt).

Svar til: Høring 64791 af: Michael Forden

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
27

INDSENDT AF
Michael Forden

BY
Copenhagen K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70

HØRINGSSVAR

Dear politicians,

I hope it’s alright that I do this in English, as my Danish is not that good yet.

I live together with my family of three and our dog on Margetheholmen. We absolutely love this area, as it is full of greenery, flowers, fields for our daughter to grow up and play free. We love that we can walk down to the harbour, which is a beautiful old harbour, and have a swim. We moved here for this very reason. It is very rare to come by in Copenhagen, that areas like these are kept safe and in its natural habitat and stage.

A metro above ground will be absolutely devastating. It would completely ruin the serenity, the beautiful calm nature and the biodiversity.

It would be unliveable to endure 7 years of building noice, right outside our homes. It is inhumane to think that this will be okay. The noise, the dust, the ruining of the nature, it will really affect people lives extremely negatively.

We need to show the rest of the world, that we prioritised the environment, the people and the children both living here and visiting this beautiful area, instead of “we did not have enough money” and hence we ruined the lock-in conditions and the nature instead.

If we could come together and find the funds necessary this will be the future that Copenhagen deserves, with a metro underground, as it’s supposed to be.

Please hear everyone out, and do the right thing,

Thanks so much for listening.

Svar til: Høring 64791 af: Sofia Nilsson

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
26

INDSENDT AF
Sofia Nilsson

BY
Kbh K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 70

HØRINGSSVAR

Det ville være ufatteligt trist for alle hvis en metro ville blive etableret i høj bane og ikke under jorden, der de skal være. Ikke kun os der bor her ude, hvor vores børn kan spille fodbold, holde træninger og lege på græsplænen ved Udsigten, men også for alle der bor i København eller besøger København og Copenhill & Refshaleøen. Desuden ville det ødelægge så meget natur og biodiversitet. Der er fantastisk hvor mange forskellige arter af dyr, bier, blomster og træer der lever her ude. Disse ville alle blive ødelagde/drabet hvis metro-byggeriet ville laves på Udsigten bagom Margretheholmsvej.
Vil ikke Købehavn være en grøn by, der sætter pris på miljø, biodiversitet og at beholde de få vilde grønne områder der er tilbage?
Udover at det ville ødelægge de skulle grønne områder, så ville det markant ødelægge folks livsglæde ved at bo her.
En metro vil være der for altid, og at det skal findes frem extra budget for at sikre en gen fremtid for København, det må vi virkelig håbe at det prioriteres og I ender med at grave denne metro ned under jorden.

En meget bekymret lokalbo & familie.

Svar til: Høring 64791 af: Terese Kalic

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
25

INDSENDT AF
Terese Kalic

BY
Kbh. S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prøvestens Allé 12 st.

HØRINGSSVAR

Jeg har i går modtaget en orientering om offentlig høring, fordi jeg bor i nærheden af den planlagte M5.

Jeg har forsøgt at læse miljøkonsekvensrapporten, men jeg synes den er mangelfuld, så derfor har jeg en masse spørgsmål.
Jeg bor i området syd for Lergravsparken. Her ligger bevaringsværdige bygninger som er gamle byggeforeningshuse. Området er efter min opfattelse større bevaringsværdi for området end da de i sin tid blev klassificeret. Flere af bygningerne har kældre og stort set alle bygninger er uden fundament.

1) Hvordan vil Københavns Kommune sikre sig at bygningerne ikke bliver ødelagt af vibrationer, når den nye station i Lergravsparken kun skal være 12 meter under niveau?

Jeg kan se at metrolinjen skal føres direkte under vores matrikel samtidigt med at vi ligger på en kurvet strækning hvor metrotogene formentligt både hæves i niveau samt skal bremse op mod Lergravsparken. Jeg går derfra ud fra, at det vil blive en strækning med den største form for støjpåvirkning. Der ligger dog ikke et driftsstøjkort over forventningerne for strækningerne tilgængeligt, så det er jo kun noget man kan frygte.

2) Kan boliger med kældre forvente at få varige driftstøjgener, som vil gøre dem ubrugelige til ophold og dermed også give økonomiske negative konsekvenser?
3) Hvordan vil Københavns Kommune sikre sig, at støjgenerne for os der bor under sådanne forhold ikke bliver de samme som i tidligere sager på lignende forhold?

Jeg er allerede en bekymret borger. Ikke så meget for anlæggelsesfasen, fordi den er midlertidig, men for de støjgenesager der allerede er på de etablerede linjer og fordi de efter min opfattelse ikke bliver behandlet efter loven som de burde.

Svar til: Høring 64791 af: Tina Nielsen

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
24

INDSENDT AF
Tina Nielsen

BY
København N

POSTNR.
2200

ADRESSE
Heimdalsgade 50, 1.th

HØRINGSSVAR

Obs på Amager Fælled.
Jeg er tilhænger af en fuld metrolinje med stop ved Rigshospitalet, men i lyset af de seneste års nedprioritering af naturen på Amager Fælled og i forbindelse med anlægningen af Lynetteholm, vil jeg opfordre kraftigt til at man rådfører sig med eksempelvis biologer for at undgå yderligere skade, når man fører en metrolinje fra Kbh H til DR Byen.
Vi mennesker skal jo nok komme fra a til b, men biodiversiteten eksisterer på vores nåde.

Svar til: Høring 64791 af: Thomas Alfred Olesen

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
23

INDSENDT AF
Thomas Alfred Olesen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ulrik Birchs Allé 2 3th

HØRINGSSVAR
En metro på 'tværs' af Amager vil binde byen bedre sammen. Især en linje til Hovedbanegården. Det vil bidrage til mindsket rejsetid til de det syd/vestlige KBH. Det tager ofte en time at komme lige over vandet med det offentlige. Bl.a. pga manglende tværgående transport til eks. Valby eller at busserne er langsomme pga. trafik. Amager er stadig bundet af sine broer og med stigende indbyggertal og biler, så mangler der flere muligheder for at nå de andre brokvarterer med hurtigere og nemmere transport. En sydlig løsning vil hjælpe med at løse disse problemer.

Svar til: Høring 64791 af: Mikkel Lang-Jensen Faursby

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
22

INDSENDT AF
Mikkel Lang-Jensen Faursby

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Højdevej 45, 4.tv

HØRINGSSVAR

En metrostation på Sundbyvester / Sundbyøster Plads giver for mig mening, hvis antallet af busser herfra til Københavns Hovedbanegård reduceres.

Metrolinjen fra Lergravsparken til Østerport giver god mening, dog troede jeg at Orientkaj var tænkt som forbindelse til Lynetteholm i stedet for Østerport.

Svar til: Høring 64791 af: Kenneth

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
21

INDSENDT AF
Kenneth

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Wittenberggade

HØRINGSSVAR

Jeg bor ved siden af Lergravsparken og er bekymret for de støj og vibrationsgener som der opstår ved selve byggeriet men især også efterfølgende når det idriftsættes.

I dag er der jævnligt problemler med støj og vibrationsgener 24/7 og det virker til, at der mangler systematisk vedligeholdelse, forstået på den måde, at man skal klage til metro selskabet før de tager toget ud til service, tror det er hjul der skal slibes. (togene er jo nu 20 år gamle, kan jo være de også skal udskiftes?)

Jeg vil opfordre til at man opretter en uvildig ambassadør, som har beføjelser til at give indskærpelser overfor Metroen når det idriftsættes, og at man bevilliger tilstrækkelig økonomi til bedre service af togene samt fornyelse.

Det virker også til at der ikke er nogen lovhjemmel overfor jernbanedrift(metro) i forhold til støj og vibrationsgener når det er idriftsat. det er en stor bekymring og der bør sættes nogen retningslinjer for hvor meget metroen må give af støj og vibration i alm. drift.

Under byggeriet, antager jeg at man "kun" støjer i tidsrummet 7-18 og ikke noget i weekenden/helligdage, hvis det ikke kan overholdes, skal det varsles og der skal gives der kompensation og eller tilbud om genhusning.

Hilsen Nabo til Lergravsparken

Svar til: Høring 64791 af: Jeanet Bisgaard

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
20

INDSENDT AF
Jeanet Bisgaard

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prinsesse Christines Vej 14

HØRINGSSVAR

Forslag 2

Svar til: Høring 64791 af: Jens Andersen

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
19

INDSENDT AF
Jens Andersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 54

HØRINGSSVAR

Jeg er egnetlig tilhænger af udbygningen af metroen, men vil gerne indstille til at man vælger en tunnel løsningen under Margretheholm, Refshaleøen og Lynetteholmen. Beboerne på Magretheholm benytter aktivt de grønne områder og havnen, der er tiltænkt til eventuel højbane til et frirum til boldspil, afslapning mm. Beboerne har allerede udsigt til adskillige år med gener fra byggeriet af Lynetteholmen, hvis vi dertil også bliver efterladt med ødelagte grønneområder, en højbane i baghaven og en fjernet havn. Så vil i have forvandlet dejligt område, til et der ikke er til at genkende. Jeg ved godt, at en tunnel løsning er dyrere, men alt andet lige må byggegrundenes værdi, være højere hvis man vælger den løsning, det bør vel indregnes.

Svar til: Høring 64791 af: Henrik Christensen

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
18

INDSENDT AF
Henrik Christensen

BY
København V

POSTNR.
1718

ADRESSE
Sommerstedgade 29

HØRINGSSVAR

Der må kunne lægges en anden linieføring, da halvdelen af disse dyre stationer, allerede har en Metroforbindelse.
Jeg behøver vel ikke at uddybe , økonomi, behov og meningsforståelse..

Svar til: Høring 64791 af: Camilla

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
17

INDSENDT AF
Camilla

BY
København

POSTNR.
2200

ADRESSE
Griffenfeldsgade 28

HØRINGSSVAR

M5 burde blive en ringbane fra start, det er perfekt med et stop på Rigshospitalet, men at koble den på Forum og Stengade, vil være en kæmpe hjælp for dem der bor på indre Nørrebro. Der er i forvejen meget få parkeringspladser og 5A er altid fyldt helt op, så der er brug for mere offentlig transport her.

Svar til: Høring 64791 af: Privat

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
16

INDSENDT AF
Privat

BY
Herlev

POSTNR.
2730

ADRESSE
Privat

HØRINGSSVAR
Hej. Jeg håber at der kan komme metro der strækker sig fra Nørrebro til Herlev (fx Herlev Hospital eller Herlev Bymidte). Jeg synes det er meget træls efter 42'eren er blevet nedlagt og der er brug for hurtigere måder at komme ind til byen. Letbanen kører fra Glostrup til Lyngby (og tilbage igen) hvilket er en anden strækning. Og det vil også gøre det nemmere for Nordvest folkene. Jeg håber virkelig at der vil komme noget bedre end 5C og 350S som er hurtigere. Fra Herlev videre til indre by ville være perfekt med mulighed for skift til fx. Frederiksberg eller lign. Jeg håber virkelig I lytter da mange arbejder eller går i skole eller bare bruger København og omvendt skal andre også til Herlev. I fremtiden kunne der også være forbindelser til Lyngby. Men synes virkelig forbindelsen til Nørrebro/Nordvest og Herlev skal være bedre. Tak på forhånd og mvh. Anonym

Svar til: Høring 64791 af: Jeanette Warming

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
15

INDSENDT AF
Jeanette Warming

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prs. Christines Vej 10

HØRINGSSVAR
Som storforbruger af metroen, vil jeg ELSKE at få metro på Sundbyøster Plads.

Jeg bor lige langt fra både Amagerbro, Amager Strand og DR byen st.
Så at få metro i kort gå afstand, ville lette min hverdag gevaldigt.

Stort JA TAK til et stop på Sundbyøster Plads.

Jeg bor på Prs Christines Vej, med altan ud til Sankt Elisabeth Hospital.
Det ville klart være en luksus at have en station i baghaven, **hvis** det kunne gøres uden at rive hospitalet ned.
Men det lægges der ikke op til, som jeg læser det.

Hospital benyttes i dag til, at hjælpe de mange patienter, der er udfordret af psykiske lidelser, at det ville være bekymrende at fjerne endnu en afdeling.
Psykiatrien lider nok i forvejen.

Jeg er for at bevare Sankt Elisabeth Hospital, og rykke stoppet over på Sundbyøster Plads.

Det vil, arkitektonisk set, også hænge naturligt sammen i gadebilledet, at lave stoppet dér, fremfor bag Sønderbro Apotek.
Pladsen på Sundbyøster er i forvejen en rigtig fin plads, hvor det ville give god mening.

Så en metro station på Sundbyøster Plads, bakker jeg stærkt op om.

Svar til: Høring 64791 af: Mark

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
14

INDSENDT AF
Mark

BY
København s

POSTNR.
2300

ADRESSE
Martha Christiansens vej 22, 10, 3

HØRINGSSVAR

Jeg bor på nuværende tidspunkt ved højbanen hvor m1 kører, de nye metro linjer burde bygges fuld underjordiske for at undgå den støj forurening metroen skabe på nuværende tidspunkt. Det ville også give muligheder for at etablere grønne områder over metroen eller yderligere beboerelse, det behøver ikke værer dybe tunneler men cut & cover er stædig langt bedre for byen end en ny højbane.

Svar til: Høring 64791 af: Anders Berg

APPLICATION DATE
2. august 2024

SVARNUMMER
13

INDSENDT AF
Anders Berg

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 72, 3. t.h.

HØRINGSSVAR

Bevar Margretheholm Havn og Margretheholm

Svar til: Høring 64791 af: Anonym

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
12

INDSENDT AF
Anonym

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Lejlighederne lige overfor pladsen.

HØRINGSSVAR

Jeg ønsker IKKE metrostop på Sundbyøster. Der er i forvejen så mange forskellige transport muligheder i begge retninger, som allerede giver rigeligt med støj. Det mest optimale som en anden har skrevet er, at bygge den på Sundbyvester Plads da der i forvejen er busstoppesteder og rig mulighed for at udvide. Sundbyøster har lige været igennem en kæmpe renovering i 2024 som har kostet rigtig mange penge og det er endelig blevet et hyggeligt område som mange mennesker benytter sig af i alle døgnets timer.

Svar til: Høring 64791 af: Vivi Desideriussen

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
11

INDSENDT AF
Vivi Desideriussen

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prinsesse Christines Vej 4, St., Th

HØRINGSSVAR

Ønsker Metro på Sundbyvester plads.

Svar til: Høring 64791 af: Carsten Munch Jønsson

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
10

INDSENDT AF
Carsten Munch Jønsson

BY
Sundby

POSTNR.
2300

ADRESSE
Prinsesse christines vej 4 st tv

HØRINGSSVAR

Lig den over ved Lidl. På sundbyøster. Plads

Svar til: Høring 64791 af: Anonym

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
9

INDSENDT AF
Anonym

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Elbagade 10, 4. th

HØRINGSSVAR

Det er rigtig dejligt med et metrostop ved Sundbyøster plads. Der er brug for flere og nemmere transportmuligheder til fx Hovedbanegården. I min optik er Sundbyøster plads en bedre mulighed end Sundbyvester, da det er mere centralt. Min oplevelse er, at 5C netop er spidsbelastet indtil sundbyøster - ikke sundbyvester.

Svar til: Høring 64791 af: Jesper Høy Knudsen

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
8

INDSENDT AF
Jesper Høy Knudsen

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Dampfærgevej 14

HØRINGSSVAR

Det er mig ubegribeligt at linjeføringen laves ind under beboelsesejendomme som fx vores i Dampfærgevej 12-16, der er masser af muligheder for at føre linjen under offentlige bygninger som regionernes hus eller kontorbygninger som pakhusene eller tomme felter uden bygninger.

Svar til: Høring 64791 af: Lukas Kofod

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
7

INDSENDT AF
Lukas Kofod

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Messinavej 8, 1. 103

HØRINGSSVAR
Jeg synes det er ærgerligt, at man ikke laver M5 til en ringbane, der går gennem f.eks. Rigshospitalet, som I selv fremlægger det, eller en evt. afgrening mod NV. Jeg forstår ikke, at man vælger at anlægge første etape (Kbh H -> Reffen) til 2035, for så at færdiggøre resten i 2045. I de 10 år, hvor vi kun har fra Kbh H -> Reffen, hvem skal bruge den metro? Det er ikke den store målgruppe. Så hvorfor ikke lave det til en ringbane, lave Østerport -> Reffen til 2035, og så kan vi koble Lynetteholm på til 2045? I det scenarie vil mange flere få glæde af M5, frem for det bliver noget af en nichemetro indtil 2045.

Svar til: Høring 64791 af: Alli Karim

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
6

INDSENDT AF
Alli Karim

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Alli Karim

BY
Skovlunde

POSTNR.
2740

ADRESSE
Lundebjerg 7

HØRINGSSVAR
Hey

MATERIALE:
inbound2860062313639191086.jpg

inbound2860062313639191086.jpg

Svar til: Høring 64791 af: Gustav Ibsen Hansen

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
5

INDSENDT AF
Gustav Ibsen Hansen

BY
Risskov

POSTNR.
8240

ADRESSE
Tretommervej 3K 1, 4

HØRINGSSVAR
Man burde bygge M5 som en ring, ligesom M3 Cityringen, fra starten. Ud over at man vil servicere flere borgere og virksomheder, så vil man også fjerne noget af det betydelige pres, som der vil placeres på Østerport station, hvis man som foreslået vil have samtlige passagerer til at skifte der. Ved at fortsætte rundt til København H via Rigshospitalet og Forum vil man sprede de skiftende passagerer mere ud, især hvis der engang kommer en S-togs tunnel via Rigshospitalet. Det vil også betyde at metroen og skinne baseret kollektiv trafik endelig vil servicere Rigshospitalet. Stationer ved Stengade og i området omkring Vodroffs Tværgade er også meget velkommen.
En lignende pressende situation vil også spille ud ved København H, hvis man ikke færdiggør ringen, dog i et mindre omfang fordi man fra Amager kan tage M1 eller M2. Dog vil M5's attraktivitet som et alternativ til M1 og M2 være meget begrænset hvis man ikke kan komme længere end København H før man er tvunget til at skifte alligevel. Med mulighed for at skifte ved Forum vil M5 for alvor være det alternativ, som man ønsker og har behov for.

Man burde også anlægge mere end 2 stationer på Lynetteholm. Man burde have mindst 3 stationer for at sikre ordentlig dækning. Lynetteholm er i forvejen et miljø- og klimamæssigt uansvarligt og sort projekt, det mindste man kan gøre er at skabe så god tilgængelighed for metroen som muligt. Det er ikke det som der lægges op til med kun 2 stationer.

Svar til: Høring 64791 af: Jørgen Busch

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
4

INDSENDT AF
Jørgen Busch

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Privatperson

BY
Helsingør

POSTNR.
3000

ADRESSE
Horsensvej 10 2 tv

HØRINGSSVAR

Metrolinje M5 er et rigtigt fremskridt og godt udviklingstiltag i Københavns kollektive trafik. Gode perspektiver for kommende generationer.

For at lokaltrafikken også ude i provinsen også udviklingsmæssigt følger med, skal jeg foreslå, at der som kompensation til de store provinsbyer i Region Hovedstaden og Greater Copenhagen, Helsingør, Hillerød og Frederikssund også indføres servicebusser.

Svar til: Høring 64791 af: Helle koberg

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
3

INDSENDT AF
Helle koberg

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Thingvalla Alle 1, 2TH

HØRINGSSVAR

Metrolinje M5

jvil gerne gøre indsigelse mod byggeriet af Metrolinje M5 med stop på Sundbyøster Plads.

Det er fuldstændig unødvendigt at lave endnu et stop på den strækning. Der er allerede stop på Amagerbro og Lergravsparken. Der er også fin forbindelse med bus 5C, som kører fra Sundbyvester Plads.

Stoppet vil medføre så mange ubehagelige støj gener for dem der har lejlighed lige ud til pladsen og de omkring liggende lejligheder.

Yder mere er pladsen netop blevet renoveret i 2024. Hvis der skulle være tale om et stop vil det være væsentligt mere logisk, at placere det på Sundbyvester Plads hvor der er bus holdeplads allerede.- Og derfor langt større behov.

Håber at dette vil blive taget til efterretning.

Svar til: Høring 64791 af: Henriette

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
2

INDSENDT AF
Henriette

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Sundby Parkvej 11, 2 th

HØRINGSSVAR

Med forståelse for, at byudvikling og infrastruktur er vigtig for Københavns Kommune, vil jeg gerne udtrykke min bekymring vedrørende forberedelse til evt. øresundsmetro linje til Sverige. Dels synes de økonomiske merudgifter (> 400 mio) men også de klimamæssige konsekvenser (> 394.000 tons CO2) for anlæg af en afgrening som måske - måske ikke vil blive anvendt at være ude af proportioner med den øvrige vision. Desuden synes jeg, at miljøkonsekvens rapporten fremstår mangelfuld ift. de gener det vil have både for Lergravsparken Skole og hele det boligområde som udgør området ved Øresundsvej/Østrigsgade. Afgreningen vil betyde forlænget byggetid (> 6 måneder), hvor børn og unge ikke har tilstrækkelig trafikale forhold til at blive afleveret, er generet af byggestøj samt ikke kan anvende de reakreative områder nær ved. Der er i forvejen togforbindelse til Sverige, som jeg indtil videre ikke har kunne finde dokumentation på er overbelagt. Jeg håber derfor meget at Københavns Kommune vil revurdere forslaget om at forberede til en evt. Øresundsmetroen både af økonomiske, klimamæssige og lokalsamfundsmæssige forhold.

Svar til: Høring 64791 af: Trine Andersen

APPLICATION DATE
1. august 2024

SVARNUMMER
1

INDSENDT AF
Trine Andersen

BY
København K

POSTNR.
1432

ADRESSE
Margretheholmsvej 66,5tv

HØRINGSSVAR

Hvis M5 metroen på Margretheholmen ikke vil blive gravet ned, så vil den ødelægge det grønne område og frirum som områdets børn og voksne benytter. Det grønne område bliver bl.a. brugt af fodboldklubben 'FB Margretheholm', som træner børn og unge i Københavns kommune frivilligt. Derudover vil M5 metro på Margretheholmen ødelægge biodiversiteten på området samt livet på Lynetten Havn, som også er et frirum for borgere i Københavns kommune. Allerede nu lider Lynetten Havn af byggeriet på Lynettenholmen.

Ud ad til reklamerer København med at de er en grøn by. Men man fjerne flere flere grønne områder pga metro og nybyggeri (Lynetteholmen), hvorfor man ikke lever op til sin reklame. Vi er en børnefamilie på 4 med 2 gode jobs, men føler efterhånden ikke at Københavns kommune kan rumme en børnefamilie og overvejer derfor at flytte til anden kommune, som giver borgere plads til rekreative områder, biodiversitet både på land og i vand.

Metrolinje har efter min mening taget overhånd og ødelægger de få frirum som der er tilbage i København. Ingen andre storbyen laver metro i luftlinje, men graver dem ned, så de ikke tager de grønne områder i byen. Og jeg har aldrig set en metro i luftlinjen ud til kysten nogen andre steder i verden 2024.

Angående høring om metroen på Magretheholmen

Den nuværende plan for metroen her på Magreteholmen vil ødelægge nærmiljøet og livet herude på holmen. Lystbådehavnen som med planen vil blive lukket, er en vigtig del af områdets nærmiljø og er samlingssted for områdets beboere. Ligeledes er de grønne områder, som metrobyggeriet også vil ødelægge, vigtige rekreative områder for os beboere, men specielt for børnene i området. Både børn og voksne nyder de grønne områder og havnen til bl.a. badning, boldspil og leg. Havnen er også vital for de mange sejlere, der benytter havnen, og som er med til at skabe liv herude.

Man hører tit om, at det er vanskeligt at skabe byliv og aktivitet i de nybyggede boligområder, hvilket bl.a. er tilfældet i Ørestaden. Men her på Magreteholmen er det lykkedes. Der er masser af liv og aktiviteter, men det planlagte metrobyggeri, vil ødelægge det liv og grønne nærmiljø for alle os beboere, som vi holder meget af og har stor glæde af i hverdagen.

Borgmester Frank Jensen har tidligere lovet, at der i forbindelse med metrobyggeriet "intet ville ske med Margretheholmens havn". Vores politikere må holder, hvad de lover. Hertil holder argumentet om, at det er dyrere med metroen under jorden, ikke. Det er set igen og igen, at store byggeprojekter ikke holder budgettet alligevel, men gang på gang bliver dobbelt, hvis ikke tre gange så dyrt. Jeg tror derfor ikke på, at det ender med at være billigere at lægge metroen over jorden. Hertil vil jeg også tilføje at alt ikke kan måles i penge. Det liv og miljø, der vil blive ødelagt herude, har også en stor værdi både for mennesker og dyr.

Derudover vil jeg gerne pointere at hele pointen med en metro er, at den er under jorden. Ellers kan man lige så godt anlægge S-tog eller letbane. Jeg ser heller ingen grund til at anlægge metroen her, hvor der ikke er nogen, der skal af og på. Det ville give mere mening at anlægge metroen ved operaen, hvor der er mange der skal til og fra.

Da vores nærmiljø, byliv og grønne område herude, betyder enormt meget for mig og de andre beboere, håber jeg at der vil blive lyttet til vores høringssvar.

Mvh

Anette Oelrich

Johanne Fabricius

Fra: KFFKP webmaster
Sendt: 26. september 2024 07:25
Til: Johanne Fabricius
Emne: VS: [EKSTERN] [Website feedback] Høringssvar vedr. anlæggelse af M5

Hej Johanne,
En høring er landet i webmasterpostkassen. Er det muligt for borgeren at få den med inden jeres deadline.

Vi gør ikke mere herfra.

Med venlig hilsen

Signe
Web konsulent
Udvikling og Teknologi

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Koncern IT

Fra: lojeppe@gmail.com <lojeppe@gmail.com>
Sendt: 25. september 2024 17:02
Til: KFFKP webmaster <webmaster@kff.kk.dk>
Emne: [EKSTERN] [Website feedback] Høringssvar vedr. anlæggelse af M5

Lone Jeppesen (lojeppe@gmail.com) sendte en besked via kontaktformularen på https://blivhoert.kk.dk/hoering/miljoekonsekvensrapport-metrolinje%20m5.

Der er planlagt en ny metrolinje, der skal føres under de gamle villakvarterer ved Kongedybbet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej. Men det er en problematisk løsning med bedre alternativer.

De gamle villaer i de nævnte kvarterer er bygget i en tid, hvor fundamenter og bygningsmaterialer ikke var forberedt på moderne infrastrukturelle udfordringer som en metro. Husene har utidssvarende fundamenter og er ofte opført med fuldmurede vægge, hvilket gør dem særligt sårbare over for svingninger og vibrationer fra metroen, som vil ligge i kun 8-15 meters dybde. Erfaringerne fra andre villakvarterer, såsom Olufsvej på Østerbro, viser tydeligt, at metrobyggeri kan medføre store problemer. Der er her opstået sagsanlæg grundet sætningsskader og revner i husene, og nogle af skaderne er blevet tilskrevet dræningsarbejde eller selve graveprocessen. Kommunen burde tage ved lære af disse erfaringer, og det er uforståeligt, hvorfor man vil gentage en rute, der allerede har vist sig problematisk i et lignende kvarter. Der bør foretages grundige undersøgelser af, hvor mange ejendomme, der vil blive påvirket af støj og vibrationer på den foreslåede rute gennem Rialtovej, Sixtusvej og Luganovej. Det er afgørende at vælge en løsning, som er til mindst gene for flest mulige borgere.

Et oplagt alternativ er at flytte metroen til at gå under Bredegrund og parken ved den gamle Sundbyøster kirkegård. Her er der langt færre boliger og ejendomme, og det vil derfor være en mindre forstyrrende løsning for områdets beboere. En forskydning af ruten mod øst kunne reducere antallet af påvirkede ejendomme med op til 20%, og det ville mindske risikoen for skader på gamle bygninger. Det bør undersøges, om denne løsning kan realiseres, da den vil skåne flere beboere og sikre, at færre huse udsættes for de potentielle skader og gener, som metroen kan medføre.

Med venlig hilsen
Philipp Ostrowicz og Lone Jeppesen
Rialtovej 11, st.
2300 Kbh.

24. september 2024

Danske Havnes høringssvar vedr. høring af Miljøkonsekvensrapport for Metrolinje M5

Danske Havne kvitterer for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til Miljøkonsekvensrapport ved ny metrolinje i København M5. Danske Havne bakker op om den sydlige version af en kommende metrolinje i København, M5 lilla, da linjen vil fremme mobilitet og fremkommelighed i byen, til gavn for borgere og erhvervsliv, når metrolinjen kommer i drift.

Indledende bemærkning

Danske Havne er klar over, at der er arbejdet intenst med at finde en løsning for Prøvestenen, så der fremadrettet er plads til både et klargørings-og vedligeholdelsescenter for metro M5 (KVC) og Prøvestenens nuværende aktiviteter.

København forventes at få et øget behov for havnenære bulkvirksomheder i fremtiden, bl.a. ifm. råstofimport og genanvendelse, da der ikke er tilstrækkeligt med de råstoffer i Region Hovedstaden, der skal bruges til at understøtte byggeambitioner og befolkningstilvækst. Derfor er det væsentligt, at muligheden for stigende import at råstoffer ad søvejen til København opretholdes og konsekvenser for importen (f.eks. øget landtransport og landindvinding) ved nedlæggelse af havnearealer medregnes i miljøkonsekvensvurderingen. Der er stærkt begrænsede erhvervsarealer i Københavns Kommune med miljøklassificering til den type virksomhed, som udøves på Prøvestenen. Prøvestenen forsyner endvidere Københavns Lufthavn med flybrændstof.

En af lufthavnens største operatører - det delvist statsejede SAS – har netop udvidet rutenettet ud af Københavns Lufthavn betragteligt, hvilket understreger den fortsatte satsning på udvikling af lufthavnen til gavn for både borgere og erhvervsliv i Danmark og Sydsverige. Sammenholdt med forventet øget behov for håndtering af nye og genanvendte råstoffer, kan den planlagte indskrænkning af arealerne på Prøvestenen blive en udfordring for København og Danmark.

Visse typer af fremtidens grønne brændstoffer forventes også at fylde mere, da det kræver en større mængde grønt brændstof (f.eks. metanol) at få samme fremdrift, som fossilt brændstof har. Desuden vil den grønne omstilling føre til håndtering af nye godstyper på havnene, f.eks. CO2, der ligeledes optager plads og kræver sikkerhedszoner.

Projektet omfatter midlertidig og permanent nedlæggelse af vigtige havnearealer, der understøtter søtransport. Det er en forkert udvikling på et aktivt havneareal som Prøvestenen, der understøtter væsentlig samfundsaktivitet som Københavns

Lufthavn, og som er fundamentet for masser af nødvendig erhvervsaktivitet i København. Prøvestenen er det eneste område i Fingerplanen 2019, der er udlagt til denne type af virksomheder.

På den baggrund finder Danske Havne det principielt forkert, at Prøvestenen skal afgive areal til KVC, så vi støtter **ikke**, at KVC etableres på Prøvestenen.

Miljøkonsekvensrapporten skal derfor stadig se på miljøfordelene ved at anlægge KVC på land på kysten i det nye byudviklingsområde, da centeret så vil ligge i umiddelbar nærhed til den øvrige linjeføring, og der ikke skal laves en ny bro mv. KVC på land kan evt. opføres delvist nedgravet og evt. overdækkes med solceller. Dette vil minimere støj og skygge/ tab af udsyn.

Placeret på land ud mod Prøvestenen i stedet for på selve Prøvestenen, kan anlægget desuden bidrage til at skabe den nødvendige afstand mellem boliger og Prøvestenens virksomheder i de tungeste miljøklasser.

Generelle bemærkninger

Anlægsfasen kommer til at strække sig over en lang årrække, og vil give væsentlige gener for virksomheder og borgere undervejs. Miljørapporten bør være et afsæt til, at disse gener minimeres mest muligt, og også anvise, hvordan dette kan ske.

Projektet bør i anlægsfasen så vidt muligt prioritere søtransport for at reducere trafikbelastningen på vejene.

Konkrete bemærkninger

- Hvis der alligevel arbejdes videre med M5 projektets arealforbrug på Prøvestenens erhvervsareal, så skal det reduceres så meget som muligt, da dette område er afgørende for erhvervsbetjening af København, og da der ikke findes alternative beliggenhedsmuligheder i hovedstadsområdet (dokumenteret af NIRAS i 2023 og som fremgår af Fingerplanen 2019).
    - *"Det sydligste erhvervsareal pa Prøvestenen bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen."* (s. 42): Projektet bør anvise, hvordan de direkte berørte virksomheders drift kan opretholdes i anlægs- og driftsfasen på Prøvestenen eller (konkret) andetsteds.
    - Projektets miljøkonsekvensrapport bør ligeledes anvise, hvordan indirekte berørte virksomheder/arealer kan fungere i drifts- og anlægsfaser. Øvrige virksomheder påvirkes af øget trafik, ledningsomlægning og nedlagte veje på Prøvestenen.

- Det planlagte klargørings- og vedligeholdelsescenter (KVC) skal udformes, så det ikke indskrænker Prøvestenens virksomheders drifts- og udviklingsmuligheder. Centeret må f.eks. ikke være støv- og støjfølsomt.
- KVC's foreslåede placering kræver en alternativ tilkørselsvej til kajerne på Prøvestenen. Vejen skal etableres til brug i såvel anlægs- som driftsfasen af M5 og være indenfor nuværende skitserede område for KVC.
- Omlægning og håndtering af havnesikring (ISPS) skal indgå i og finansieres af projektet, da KVC-byggepladsen berører områder, der i dag er under ISPS-sikring.
- Projektet skal sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til tung trafik via en eller flere adgangsveje til Prøvestenens erhvervsområde i anlægs- og driftsfasen.
- Stormflodssikring, paddehegn mv. skal holdes indenfor KVCs område. Stormflodssikring mod nord og øst bør være som spuns mhp. at optage mindst mulig plads.
- Uhindret drift af Prøvestenens virksomheder skal sikres under ledningsomlægning i forbindelse med M5. Ledningsomlægningen skal koordineres med Sund&Bælt i forhold til det eventuelle anlægsprojekt "Østlig Ringvej".
- De kumulative/samlede væsentlige effekter for Prøvestenen af Østlig Ringvej, M5 og nærliggende byudvikling (zonering) skal medregnes i miljøkonsekvensvurderingen.
- CO2- og trafikkonsekvenser ved evt. nedlæggelse af tørbulkvirksomheder og derved øget landtransport skal medregnes i miljøkonsekvens-vurderingen (beregninger af dette forefindes i NIRAS-rapport fra 2023).

Med venlig hilsen,

Tine Kirk, Direktør i Danske Havne

Johanne Fabricius

Fra: Fællespostkasse Center for Byudvikling
Sendt: 20. august 2024 14:57
Til: Johanne Fabricius
Emne: VS: [EKSTERN] SV: Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Hej Johanne,

Du får lige denne som er kommet i fællespostkassen, skal vi kvittere for svar?
Vh Rosa

Med venlig hilsen

Rosa Schnoor Ebbesen
Studerende
Team Planlægning

_____
KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

Mobil 3089 3378
E-mail CL6P@kk.dk
EAN 5798009800176

Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger (åbner på kk.dk)

Fra: Stig Prussing <spr@fiskeristyrelsen.dk>
Sendt: 20. august 2024 09:00
Til: Fællespostkasse Center for Byudvikling <cbu@okf.kk.dk>; Matilde Thomasen Rasmussen <TV0S@kk.dk>
Cc: Fiskeriinspektorat ØST (FST) <inspektoratoest@fiskeristyrelsen.dk>; Rene Jespersen <reneje@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: [EKSTERN] SV: Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Sagsnr. 24-4470-000039

Til: Københavns Kommune

Fiskeristyrelsen har ingen bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5.

Venlig hilsen

Stig Prüssing
Overfiskerikontrollør | Fiskerikontrolkontoret
+45 72 18 58 73 | +45 33 44 37 80 | spr@fiskeristyrelsen.dk

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Fiskeristyrelsen | Nyropsgade 30 | 1780 København V | Tlf. +45 72 18 56 00 | mail@fiskeristyrelsen.dk | www.fiskeristyrelsen.dk

På Fiskeristyrelsen.dk kan du læse om, hvordan vi behandler dine personoplysninger.

Fra: Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>
Sendt: 1. august 2024 09:35

Til: Stig Prussing <spr@fiskeristyrelsen.dk>; Fiskeriinspektorat ØST (FST) <inspektoratoest@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: FRA HOVEDMAILEN - Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Fra: Matilde Thomasen Rasmussen <TV0S@kk.dk>
Sendt: 1. august 2024 09:31
Emne: Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Til berørte myndigheder mv.

Metroselskabet søgte den 20. juni 2022 om igangsættelse af miljøvurderingsproces for metrolinje M5.

Metroselskabet har i henhold til miljøvurderingslovens § 20 og § 10 i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet.

Københavns Kommune er myndighed for projektet på land, mens Trafikstyrelsen er myndighed for den del af projektet, der ligger indenfor Københavns Havns søområde.

I miljøkonsekvensrapporten undersøges både en sydlig løsning, der går fra København H over Amager til Lynetteholm og videre til Østerport samt en nordlig løsning, der går fra Østerport til Lynetteholm. Alle relevante og de mest vidtgående miljømæssige påvirkninger i både anlægs- og driftsfasen for de to løsninger, stationer og forskellige alternativer fremgår af rapporten.

Borgerrepræsentationen godkendte den 20. juni 2024, at miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5 og udkast til tilladelse til anlæg af metrolinjen efter miljøvurderingslovens § 25 sendes i offentlig høring i 8 uger.

Det er en forudsætning for at meddele § 25-tilladelse til et projekt, at projektet er i overensstemmelse med det gældende plangrundlag. Anlæg af metrolinje M5 er ikke i overensstemmelse med Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning. Det betyder, at § 25-tilladelsen først kan meddeles, når Folketinget har vedtaget en anlægslov for M5, som indeholder bestemmelser, som tilsidesætter og evt. træder i stedet for gældende bestemmelser i Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning, som er en hindring for den arealanvendelse mv., der er forudsat for anlæg af M5.

Før anlægslov om metrolinje M5 kan fremsættes skal Borgerrepræsentationen godkende miljøkonsekvensrapport og § 25 tilladelse. Det er derudover en forudsætning for anlægsloven, at Metroselskabets ejerkreds har truffet beslutning om linje, stationer, etapedeling og løsninger i øvrigt, der ønskes gennemført.

Offentlig høring
Miljøkonsekvensrapporten med bilag og udkast til § 25-tilladelse er i offentlig høring fra den 1. august til den 26. september 2024. Hvis I har bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten eller udkast til § 25-tilladelse, skal I afgive bemærkningerne på Københavns Kommunes høringsportal Bliv Hørt (kk.dk)

Kontakt
Hvis I har spørgsmål til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5, kan I kontakte Metroselskabet på følgende mail nabo@m.dk.

Hvis I har spørgsmål til processen for miljøvurderingen, kan I kontakte:

Specialkonsulent Gert Agger, Trafikstyrelsen på e-mail: geag@trafikstyrelsen.dk eller telefon 4178 0308, eller

Specialkonsulent Johanne Fabricius, Københavns Kommune på e-mail: ks2n@kk.dk eller telefon 3053 4226.

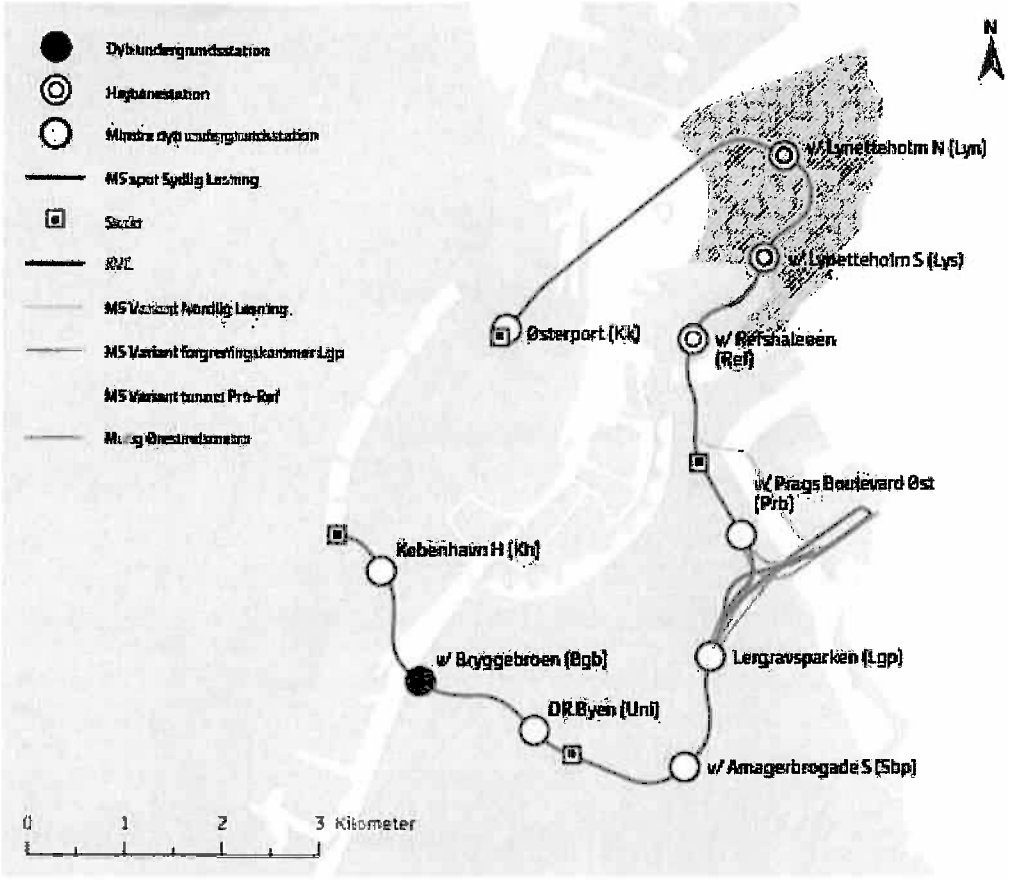
Med venlig hilsen

Center for Byudvikling
København Kommune

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

E-mail cbu@okf.kk.dk



Figur 2.1
Oversigt over linjeføring, stationer og skakte for de forskellige løsninger og varianter af M5.



26 8 2024

Københavns Kommune
Rådhuset
1599 København V

Metro M5.

Københavns Kommune har forklaret at en offentlig høring om M5 nye metroelinie finder sted, jf kort.

I den forbindelsen fremsendes nærværende brev.

Til forslaget er flg kommentar.

I miljøkonsekvensrapporten undersøges også en Nordlig Løsning, hvor den nordlige del af M5 udføres med forventet åbningsår i 2045. Nordlig Løsning indeholder tre stationer; Østerport, v/ Lynetteholm Nord og v/ Lynetteholm Syd.

Kommentaren herfra er, at linieføringen fra Østerport og til Lynetteholm Nord omlægges således, at den følger Langeline ned til omkring/efter kastellet, og herfra til Østerport, samt at der anlægges mindst en metrostation på strækningen ved langelinie. Hertil en metrostation omkring Frihedsmuseet, hvorved det tæt bebyggede område her og med virksomheder tillige i området, kan blive metrobetjent. Forslaget er forsøgt indtegnet på kort på denne side.

Området virker som lidt af en ørken betjeningsmæssigt med offentlig trafik.

Fordelen vil tillige være, at de ofte store krydstogsskibe kan blive metrobetjent, og at passagerer efter ankomst til Københavns lufthavn Kastrup, let og hurtigt kan køre med

Foto. Krak.

metroen til Langelinie.

Mere er, at denne strækning fremmes, således at den bygges først, evt i etaper, således at flest mulige kan f gavn af den nye metro, hvorved at der kan komme gang i hele Lynetteholmen.

Hvis metrolinien føres under Københavns Havn boret, skal opmærksomheden henledes på, at der skal være tilstrækkelig fast undergrund, oven over den borede tunnel, og ikke lige blot til grænsen.

I undersøgelsen om en boret metro under Øresund, er fremhævnet – om husket – at det kniber med den nød vendige tilstrækkelige faste undergrund oven over tunnelen mindst 1 sted, pga ellers vil metrostationer ligg for dybt nede.

Hvor tykt det med tiden fremkomne dynd (ikke fast undergrund) er, syntes ikke forklaret, men et tykt lag kan udmærket være tilfældet.

Mht til evt afgreningskammer vil dette kunne bygges ved KVC (rødt), hvortil evt fremtidens metrotog let v kunne køre

Det forudsættes, at den nye metro bygges således, at hvis havindtrængning finder sted, oversvømmes metr en ikke, herunder den gl del.

Kopi af hvidbog ønskes tilsendt pr post.

Vh

Jørgen Clausen

Johanne Fabricius

Fra: Ilse Gräber Toxvig <igr@kyst.dk>
Sendt: 1. oktober 2024 11:59
Til: Johanne Fabricius
Emne: [EKSTERN] KDI sagsnr. 24/06611, Bemærkninger til høring af miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Kære Johanne.

Hermed en opfølgning på telefonsamtalen, og tak for at måtte afgive en forsinket bemærkning.

Umiddelbart fremgår det ikke, hvordan metrolinje M5 sikres mod klimaforandringer ift. oversvømmelse inden for en fastsat hændelse og levetid. I 2019 fremsendte Kystdirektoratet et høringssvar ifm. opgradering af højvandsbeskyttelsen på 12 metrostationer ved M1 og M2, da beregningsmetoder og FN/DMI´s prognoser havde ændret sig (J. nr. 18/03364).

Kystdirektoratet anbefaler, at det sikres, at metrolinjen M5 er robust ift. oversvømmelse ud fra en vurderet hændelse og levetid.

Med venlig hilsen

Ilse Gräber Toxvig
Specialkonsulent I Kystzoneforvaltning
+45 41 22 37 72 I igr@kyst.dk

Miljøministeriet
Kystdirektoratet I Højbovej 1 I 7620 Lemvig I Tlf. +45 99 63 63 63 I kdi@kyst.dk I www.kyst.dk

Se Kystdirektoratets kortlægning af risiko for oversvømmelse og erosion frem til 2120



Naturstyrelsens persondatapolitik

KS § 131

KS KF/2024:277

Yttrande avseende remiss från Köpenhamn avseende M5:s MKB - till förmån för Öresundsmetron

Ärendebeskrivning
Miljökonsekvensbeskrivningen av Köpenhamns nya metro M5 är just nu på remiss fram till 26 september 2024, med möjlighet för även svenska intressenter att yttra sig. Den har bäring på en eventuell Öresundsmetro. Till sommaren 2025 väntas danska Folketinget fatta beslut i frågan.

Ärendet har behandlats av kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-09-18, § 223.

Beslutsunderlag
- Protokollsutdrag från kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-09-04 § 223
- Tjänsteskrivelse 2024-09-17
- Digital information om ärendet och processen för remissen på Köpenhamn kommuns hemsida

Beslut:
- Kommunstyrelsen beslutar att Lomma kommun lämnar följande yttrande:

  Lomma kommun stödjer Malmö stad i deras arbete för att etablera en Öresundsmetro. I MalmöLundregionens Strukturplan, som är antagen av Lomma kommun, förordas en metro som skulle ha internationell, nationell och regional betydelse. En metroanslutning mellan Malmö och Köpenhamn skulle stärka Öresundsregionen genom bättre tillgänglighet för både arbetspendling, affärsmässiga utbyten, turism och resande. En ytterligare koppling över Öresund skulle dessutom stärka redundansen i systemet och göra resandet mer tillförlitligt. År 2029 ska Fehmarn Bält-förbindelsen öppna vilket kommer att innebära en större mängd transporter. Om det då finns tillräckligt med spårkapacitet är möjligheten större att låta dessa transporter gå på järnväg istället för väg. En Öresundsmetro skulle kunna frigöra utrymme på Öresundsbron så att mål om ökad andel gods på järnväg kan realiseras.

  Det är av största vikt att en Öresundsmetro möjliggörs och förbereds nu när Köpenhamn planerar för en utbyggnad av sin metro. Den chansen kommer med största sannolikhet inte att återkomma under överskådlig tid. Därför är det mycket angeläget att både Sverige och Danmark tillvaratar de fördelar, både lokalt, regionalt och nationellt, som en metroförbindelse över Öresund skulle bidra med. Då den föreslagna sträckningen från Köpenhamn H till Österport via Lynetteholm, samt förslaget att anlägga en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken bedöms skapa de bästa förutsättningarna för en integration med Sverige, förordar Lomma kommun detta alternativ.

Beslutet expedieras till:
Köpenhamns kommun

Digitala Signaturer

Signerad med: Lomma HAG
Signerad av: Maria Zingmark
Datum: 2024-10-02 10:26 +02:00

Signerad med: BankID
Signerad av: ROBERT WENGLÉN
Datum: 2024-10-02 13:54 +02:00

Signerad med: BankID
Signerad av: PER BENGTSSON
Datum: 2024-10-02 15:12 +02:00

Malmö stad
Kommunstyrelsen

Datum
2024-09-11
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2024-976

Yttrande

Till
Köpenhamns kommun
Miljøkonsekvensrapport
Metrolinje M5 (kk.dk)

Malmö stads yttrande avseende Köpenhamns kommuns samråd om miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5

Sagsnummer i F2 2024 - 12755

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar förslaget till miljökonsekvensbeskrivningen för linje M5 inklusive anslutning av Öresundsmetron i Köpenhamn. Malmö stad anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar på att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna avseende utbyggnaden av M5.

Malmö stad förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Detta anses också vara bästa alternativet rent tidsmässigt för att kunna ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Malmö stad framhåller vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5 för att möjliggöra en direktkoppling norrut till Österport.

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

Malmö stad bedömer även att förgreningskammaren har en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Malmö stad anser också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och

Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det vill Malmö stad framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att det svenska Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller Malmö stad att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Malmö stad vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.
- Malmö stad är öppna för att bidra till utredningar och anslutning av Öresundsmetron i samband med övriga intressenter på svensk och dansk sida av sundet.

Yttrande

Malmö stad har under det senaste decenniet arbetat aktivt med att utreda förutsättningarna för en metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn med positiva resultat för båda städerna och Öresundsregionen i stort. Malmö stad anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar på att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

Malmö stad kan konstatera att miljökonsekvensbeskrivningen pekar på följande två linjer för M5:

- En sydlig från København H till Østerport via Lynetteholm.
- En nordlig fra Østerport til Lynetteholm.

I idéfasen för metrolinje M5 förordade Malmö stad linjealternativ Øst via Amagerbrogade (motsvarande København H till Østerport via Lynetteholm) som den bästa lösningen. Detta för att säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen

på längre sikt. Malmö stad anser också att detta är det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron i Köpenhamn.

I idéremissfasen förordade Malmö stad även vikten av att det skulle initierades en delutredning om anslutning av en Öresundsmetro till den nya linjen M5. I början januari 2023 beslutade därmed Malmö stad att meddela Köpenhamns kommun sin avsikt att delta i och delfinansiera en delutredning av Öresundsmetrons anslutning till linje M5 Öst. Detta förutsatt att beslut fattas av Köpenhamns kommun om att gå vidare med en delutredning för Öresundsmetrons anslutning till linje M5.

Metrosällskapets delutredning om anslutning av Öresundsmetron
Malmö stad har tillsammans med Köpenhamns kommun och Region Skåne delfinansierat Metrosällskapets delutredning om anslutningen av Öresundsmetron (M5 Safeguarding for Øresund Metro - Concept Design). Delutredningen är väl genomförd och har legat till grund för slutsatser angående anslutningen av Öresundsmetron i miljökonsekvensbeskrivningen för M5.

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det är tekniskt möjligt att bygga en förgreningskammare mellan Prags Lergravsparken och Prags Boulevard för anslutning av Öresundsmetron till M5 (se bild) motsvarande 400 miljoner DKK inklusive 30% korrektionstillägg. Utöver det tillkommer en kostnad på 10–12 miljoner DKK inklusive 30% korrektionstillägg för vidare utredningar.

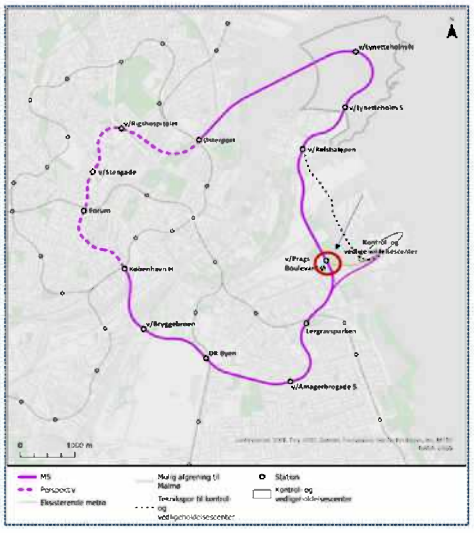


Bild: Bearbetad illustration förgreningskammare

Miljökonsekvensbeskrivningen visar även att det är möjligt att ansluta en Öresundsmetro utan förgreningskammare, men att turtätheten kommer minska med drygt 50%.

Utöver det beräknas koldioxidavtrycket för byggandet av en förgreningskammare uppgå till ca 28 000 ton CO2-ekvivalenter, medan den totala påverkan från byggandet av M5 uppskattas till 153 000 - 394 000 ton CO2-ekvivalenter.

Uppdaterad prognos för passagerare visar på ökad samhällsnytta för anslutning av Öresundsmetron med förgreningskammare

Malmö stads uppdaterade passagerareprognos för Öresundsmetron visar att en anslutning av Öresundsmetron via en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken genererar positiva effekter till metrolinjen M5 och Öresundsmetron. Detta genom att förgreningskammaren kommer göra det möjligt att resa utan byte direkt mellan Malmö och Köpenhamn H i söder och Østerport station i norr. Direktkopplingen norrut är särskilt intressant då den avlastar Köpenhamns H kapacitetsmässigt och genererar fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i regionen. Utan en förgreningskammare kommer det endast att vara möjligt att resa direkt mellan Malmö och Köpenhamn H utan byte.

Byggandet av en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken påverkar också antalet resenärer som väljer att använda Öresundsmetron. Den uppdaterade prognosen visar att det blir upp till 500 000 fler resenärer per år 2050 och närmare 1 500 000 fler resenärer per år 2070 med en förgreningskammare jämfört med en anslutning utan en förgreningskammare.

En förgreningskammare kommer också att påverka frekvensen för M5 och Öresundsmetron. Med en föregreningskammare kommer det att vara möjligt att uppnå en frekvens under rusningstrafik med metrotåg var 90:e sekund. Utan en förgreningskammare begränsas frekvensen under rusningstid till ett metrotåg var 180 sekund. Detta påverkar attraktionskraften för att locka resenärer och tunnelbanesystemets kapacitet att transportera resenärer.

Utöver det ser Malmö stad positiva samhällseffekter av en direktkoppling mellan de nya stadsutvecklingsområdena (Lynetteholmen och Refshaleöen) i Köpenhamn och (Varvstaden, Nyhamnen och Galeonen) i Malmö. Områdena är placerade på båda sidan av sundet mitt i hjärtat av öresundsregionen och planeras för över 100 000 nya invånare och lika många arbetsplatser inom de närmsta decennierna.

Klimateffekter av anläggandet av M5

I miljökonsekvensbeskrivningen står att ambitionen är att reducera koldioxidutsläppen med 50 procent, jämfört med tidigare metroanläggningar. Detta ser Malmö stad som mycket positivt.

Pågående utredningar om anslutning av Öresundsmetron i Malmö

Malmö kommunstyrelse beslutade i juni 2024 att godkänna planeringsinriktningen för det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen avseende Öresundsmetron

för antagande år 2027/28. Beslutet ligger till grund för framtagandet av den fördjupade översiktsplanens samrådshandling som planeras till år 2025. Inriktningen är att Öresundsmetron etableras år 2035+ i samband med utbyggnaden av den nya linje M5 i Köpenhamn. Beslutsunderlaget omfattar slutsatser och rekommendationer gällande:

- Öresundsmetrons sträckning från kusten till Malmö centralstation
- Antal stationer och placering av dessa från kusten till Malmö centralstation
- Stadsutvecklingspotential med integrerat kustskydd, i området Galeonen+

Avslutningsvis vill Malmö stad lyfta vikten av att det pågår detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron ska kunna anslutas på båda sidor av sundet. Utöver det har Trafikverket redovisat sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Detta sammantaget ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Malmö stads rekommendationer i det fortsatta arbetet

Sammanfattningsvis framhåller Malmö stad att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Malmö stad vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.
- Malmö stad är öppna för att bidra till utredningar och anslutning av Öresundsmetron i samband med övriga intressenter på svensk och dansk sida av sundet.

Bakgrundsfakta Öresundsmetron

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö[1].

- Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknytpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats[2].

- Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet. Öresundsmetron skapar möjligheter för bättre uttnyttjande av tillgänglig arbetskraft, kompetens och förbättrad konkurrens. Dessa är viktiga förutsättningar för att kunna skapa så kallade storstadseffekter för ökad produktivitet och tillväxt i hela Öresundsregionen[3]. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora knutpunkterna Köpenhamn H og Malmö C. Sammantaget kommer Öresundsmetron bidra till att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag[4].

- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik[5]. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns H och Malmö C kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet. Därmed skapas mer plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg med destination Köpenhamns H[6].

- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig

---

[1] www.oresundsmetro.com.
[2] *Øresundsmetroens rolle i Greater Copenhagens fremtidige infrastruktursystem og dens betydning for Københavns Lufthavn.* Rambøll, 2019.
[3] *Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen.* Københavns Kommune, 2019.
[4] *Öresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter.* ÅF, 2019.
[5] *Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050 – Köpenhamn och Malmö.* WSP, 2021.
[6] *Öresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser.* Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen og Interreg Øks, 2021.

spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg[7].

- Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt fram till under perioden 2024–2035. Redan idag utgör städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett stort tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen och centralstationen i Malmö. Stadsutvecklingen i de kustnära områdena i både Malmö och Köpenhamn planeras tillsammans för över 100 000 nya arbetsplatser och invånare. De nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman på ett effektivt sätt av en framtida Öresundsmetro.

Ordförande
Katrin Stjernfeldt
Jammeh

[7] *Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region*, Rambøll, 2019.

Sekreterare Pamela Lindqvist

Anders Skans (V) och Emma-Lina Johansson (V) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation, bilaga 1.

Johanne Fabricius

Fra: Johanne Fabricius
Sendt: 11. november 2024 13:29
Til: Johanne Fabricius
Emne: VS: [EKSTERN] [Johanne Fabricius] Beklager at jeg benytter denne mail; men jeg har forgæves flere gange forsøgt at sende via den officielle kanal; men forgæves. Jeg håber, du vil sætte mit skriv ind under høringssvar. mvh Niels Ebbe Lollike, Islands Brygg

---

Fra: nieblollike@gmail.com <nieblollike@gmail.com>
Sendt: 1. september 2024 18:51
Til: Johanne Fabricius <KS2N@kk.dk>
Emne: [EKSTERN] [Johanne Fabricius] Beklager at jeg benytter denne mail; men jeg har forgæves flere gange forsøgt at sende via den officielle kanal; men forgæves. Jeg håber, du vil sætte mit skriv ind under høringssvar. mvh Niels Ebbe Lollike, Islands Brygge…

Niels Ebbe Lollike sendte en meddelelse via kontaktformularen på https://blivhoert.kk.dk/hoering/miljokonsekvensrapport-metrolinje-m5.

Den 21. august deltog jeg i det velbesøgte borgermøde i Kulturhuset på Islands Brygge og gik derfra med blandede følelser. Ideen med metro er fin; men linjeføringen er helt forkert valgt. Det fornemmede jeg også blandt de øvrige borgere. Der var ingen begejstring. Placeringen af en station i Axel Heides Gade ved Bryggebroen er et forkert valg og uansvarligt i så tæt et bebygget område. Alle sukker efter mere grønt og diversitet, og så vil man ødelægge en gade, hvor man de seneste år har opnået et fint resultatet. Gaden er Bryggens grønneste med en plæne fyldt med forårsbebudere og smukke træer, der afsluttes med en lille lund på Axel Heides Plads. Ingen vil kunne forstå, at det skal ødelægges. Find dog et sted, hvor det er asfalt, man skal fjerne. Vi har i mange år haft Islands Brygge Station på linje M1. For få uger siden blev M4 indviet, og vi fik derved en let, kort og hurtig adgang til metrostationen på Havneholmen. Desuden skulle de folkevalgte hellere i en fart beslutte sig for den i flere år omtalte kombinerede gang- og cykelbro fra Islands Brygge Syd til Engholmene, hvor beboerne i den sydlige del af Islands Brygge vil få en nem og hurtig adgang til den nyåbnede metrostation Enghave Brygge. Beboerne her på Bryggen vil på den måde være godt dækket ind med metro og slippe for ulidelig støj dag og nat i flere år til skade for sundheden og livskvaliteten samt trafikomlægninger med tilsvarende kaos på Amagersiden, når tusindvis af gående og cyklister dagligt passerer Bryggebroen. Den planlagte linjeføring bør droppes. Ikke for at flytte "aben" videre; men hvis planlæggerne med djævlens vold og magt vil have deres vilje igennem, kunne jeg foreslå Sturlasgade med god plads op til Kigkurren, der i dag allerede er et mindre trafikknudepunkt. Ved opslag på De Gule Sider er der i Sturlasgade registret 17 familier og 74 firmaer, hvor medarbejderne formentlig, som i alle andre firmaer, nu arbejder hjemmefra i halvdelen af tiden. Derved vil man genere langt færre mennesker end i tætte beboelseskvarterer. I øvrigt ville linjen blive kortere og mere lige, som man understregede på borgermødet, var noget man så meget på. Det har man så lige glemt med buen ud til Bryggebroen. I øvrigt har vi også et par meget velfungerende eldrevne busser, 68 og 77, på Artillerivej.

Johanne Fabricius

Fra: Ninahojsteen@hotmail.dk
Sendt: 26. september 2024 21:47
Til: Johanne Fabricius
Emne: [EKSTERN] [Johanne Fabricius] Høringssvar Metrolinje 5

Nina Højsteen sendte en meddelelse via kontaktformularen på https://blivhoert.kk.dk/node/64791%3Ffbclid%3DIwY2xjawFiknxleHRuA2FlbQIx....

Hvad gør et byområde værd at bo i? For mig er svaret klokkeklart: Nærhed til grønne områder. Og det er jeg bestemt ikke alene om at mene. Det har Københavns Kommune selv undersøgt og fået samme svar på i flere undersøgelser.

Margretheholm er et af få uspolerede områder i byen, der gør at man som børnefamilie får lyst til at blive i byen. Træer, buske, store græsområder og en bådebro giver mulighed for et børneliv, hvor vores børn ikke sidder indenfor bag en skærm, men er ude og boltre sig. De spiller fodbold, leger gemmeleg eller fanger krabber i havnen.

Margretheholm ligger også lige ud til Lynettens bådeklub. En havn der skaber et unikt miljø og en forening, der bestemt ikke er mange af så tæt på centrum. Og som også giver unge og voksne københavnere mulighed for at engagere sig i foreningslivet og dyrke en sund fritidsinteresse.

Ved at placere en højbane midt på Margretheholm ødelægger man et unikt område.

I politikere har et kæmpe ansvar for at bevare byens natur og små unikke oaser. Det er de oaser, der gør København værd at leve i.
Lad nu være med at spolere endnu et fantastisk unikt område! Lad nu være med at begå de samme fejltagelser igen og igen.

Tænk langsigtet!

Tænk desuden på den støj beboerne i Udsigten må leve med, hvis I vælger en højbane.

Afgrænsningsnotat for placering af M5 slutskakt

HØRINGSTYPE
Andet

OMRÅDE
Hele byen

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN
9. september 2024 til 30. september 2024

INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR
30. september 2024

HØRING IKKE ÅBEN

Høring om afgrænsning af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. slutskakt for M5, 1. etape.

I den igangværende miljøkonsekvensvurdering af Metro M5 (maj 2024) indgår en slutskakt efter København H, som er placeret ved Vester Søgade. Denne placering sikrer mulighed for forlængelse mod Forum Station og videre mod Nørrebro, Rigshospitalet og Østerport, hvis det senere besluttes at lukke metrolinje M5 som en ring. For at muliggøre forlængelse til en eventuelt kommende station ved Gammel Kongevej, er det i perspektivanalysen af at lukke metrolinje M5 som en ring belyst, at slutskakten skal have en alternativ placering.

Frederiksberg Kommunalbestyrelse besluttede d. 17. juni 2024, at der skal igangsættes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, og i forlængelse heraf har Metroselskabet, efter § 18 i miljøvurderingsloven, ansøgt Københavns Kommune, om at igangsætte en supplerende miljøkonsekvensvurdering for en alternativ placering af slutskakten efter København H (nord for), der muliggør en station ved Gammel Kongevej, hvis metrolinje M5 lukkes som en ring.

Projektet
Den supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdes med udgangspunkt i placering af slutskakt inden for undersøgelsesområdet, der fremgår af afgrænsningsnotatet.

Har du bemærkninger til afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten?
Forud for Metroselskabets udarbejdelse af den supplerende miljøkonsekvensrapport skal Københavns Kommune afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten skal være. Metroselskabet har udarbejdet et afgrænsningsnotat med selskabets forslag til, hvilke miljøforhold der skal beskrives og undersøges nærmere i miljøkonsekvensrapporten

Til brug for udarbejdelsen af myndighedernes afgrænsningsudtalelse sendes afgrænsningsnotatet i høring hos berørte myndigheder og offentligheden. Har du forslag til yderligere miljøforhold og vurderinger, der bør indgå i miljøkonsekvensrapporten eller bemærkninger i øvrigt til miljøkonsekvensvurderingen, kan du indsende dine forslag og bemærkninger på www.blivhørt.kk.dk frem til og med den 30. september 2024.

Høringen vedrører afgrænsning af undersøgelsen for alternativ placering af slutskakten. Forslag til fx andre linjeføringer og bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for den øvrige del af metrolinje M5 vil derfor ikke være relevante i forbindelse med denne høring.

Du kan læse mere om projektet, forslåede temaer i miljøkonsekvensrapporten og den videre proces i vedlagte høringsbrev.

Relateret materiale

- Høringsbrev (vedhæftet)
- Afgrænsningsnotat (vedhæftet)

pdfHøringsbrev.pdf

pdfAfgrænsningsnotat.pdf

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INDSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
	08.10.2024	Miljøstyrelsen	Miljøstyrelsen	5000	Odense
13	30.09.2024	Kristian Alex Larsen	Suppleant for Alternativet i Lokaludvalget for Brønshøj-Husum	2700	Brønshøj
12	27.09.2024	Brønshøj-Husum Lokaludvalg		2700	Brønshøj
11	27.09.2024	Casper Thorsøe	CTVP Media	2300	København S
10	26.09.2024	Vesterbro Lokaludvalg	Vesterbro Lokaludvalg	1758	Københavns V
9	26.09.2024	Astrid Bekker		2100	København Ø
8	24.09.2024	Rosita Flyger		2300	København, Danmark
7	23.09.2024	Tonny Juul		2100	København Ø
6	20.09.2024	Vanløse Lokaludvalg		2720	Vanløse
5	19.09.2024	Eva Marie Møller		2100	København Ø
4	18.09.2024	Alex Heick	Bispebjerg Lokaludvalg	2400	København NV
3	17.09.2024	Morten Stryhn		2450	København SV

2	**17.09.2024**	**Thomas**	**Thomas Anfinn Joensen**	**2000**	**Frederiksberg**
1	**15.09.2024**	**Thomas Møgelmose**		**1436**	**KØBENHAVN K**

Høringssvar vedrørende Afgrænsningsnotat for placering af M5 slutskakt

APPLICATION DATE
8. oktober 2024

INDSENDT AF
Miljøstyrelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Miljøstyrelsen

BY
Odense

POSTNR.
5000

ADRESSE
Tolderlundsvej 5

HØRINGSSVAR

Til Center for Byudvikling ved Københavns Kommune

Hermed styrelsens hørringssvar vedrørende afgrænsning af indholdet af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. slutskakt for M5, 1. etape

MATERIALE:
hoeringssvar vedr. afgraensning af miljoekonsekvensrapport for slutskakt for m5.pdf
hoeringssvar fra erhverv vedr. slutskakt for metrolinje m5 1. etape.pdf
hoeringssvar fra arter og naturbeskyttelse vedr projekt om slutskat til metrolinje m5.pdf
hoeringssvar - miljoestyrelsen - projekt metrolinje m5.pdf

J.nr. 2023-14174
Ref. jomly
Den 4. oktober 2024

Høringssvar vedr. afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for slutskakt for M5

Den forestående miljøkonsekvensrapport skal redegøre for, at slutskakt for M5 kan gennemføres i overensstemmelse med den bindende danske vandplanlægning og den bindende danske havstrategi, herunder at de medfølgende anlægs- og driftsmæssige aktiviteters miljøpåvirkning ikke vil lede til tilstandsforringelse og/eller hindring af målopfyldelse.

Vurdering af påvirkning af målsatte vandforekomster (vandplanlægningen)
Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde redegørelser for projektets påvirkninger (negative og positive) af alle direkte og indirekte berørte målsatte overfladevande og grundvandsforekomster, som følge af projektets anlægs- og driftsmæssige aktiviteter. Vurderinger skal baseres på den aktuelle miljøtilstand for de konkrete vandforekomster og omfatte redegørelse for påvirkning (og evt. ikke-påvirkning) af de kvalitetselementer, der konstituerer god tilstand, herunder om påvirkningerne kan medføre tilstandsforringelse eller hindring af målopfyldelse i hver af de berørte målsatte vandforekomster.

Vurdering af påvirkning af havområder (havstrategien)
Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde redegørelse for projektets påvirkninger (negative og positive) af alle berørte havområder omfattet af havstrategien, som følge af projektets anlægs- og driftsmæssige aktiviteter. Vurderinger skal omfatte redegørelse for påvirkning (og evt. ikke-påvirkning) af de deskriptorer, der konstituerer god miljøtilstand i det konkret berørte havområde.

Generelt om vurderinger af overensstemmelse med vandplanlægningen og havstrategien
Det anbefales, at redegørelser for projektets påvirkninger og vurdering af, om projektet kan gennemføres i overensstemmelse med henholdsvis vandplanlægningen og havstrategien fremgår af særskilte afsnit, dedikeret til henholdsvis vandplanlægning og havstrategi, i den forestående miljøkonsekvensrapport.

Bemærkninger
For bemærkninger til afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten til slutakt for M5, henviser vi til *Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø - MKR - Metrolinje M5*, som blev

sendt d. 26. september ifm. med høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5.

Vi henviser til nedenstående for flere oplysninger, der kan indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Vandplanlægning:
Vandområdeplaner 2021-2027 samt gældende bekendtgørelser: https://mim.dk/natur/vand/vores-vandmiljoe/vandomraadeplanerne-2021-2027/

Afgrænsning, miljømål, tilstande og indsatser for målsatte vandforekomster kan bl.a. findes på
MiljøGIS: https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3-2022
Vandplandata: vandplandata.dk

Havstrategi:

Danmarks havstrategi: https://mim.dk/vores-opgaver/natur-og-biodiversitet/naturen-i-havet#Havstrategi

Havstrategiens miljømål for havområderne er fastsat i Havstrategi II, del 1 Basisanalyse, miljømål og samfundsøkonomisk analyse (2019): https://mim.dk/media/p4negqko/hsii_foerste_del_-_endelig_udgave.pdf

Havstrategiens indsatsprogram er fastsat i Havstrategi II, del 3 Indsatsprogram (2024): https://mim.dk/media/zqknzk1p/indsatsprogram-2024.pdf

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

[Navn og Adresse - Brug F11 for at komme fra et felt til et andet]

Erhverv
J.nr.
Ref.
Den

Høringssvar fra Erhverv vedr. slutskakt for metrolinje M5, 1. etape

Bemærkninger til afgrænsningsnotatet.

Støj og vibrationer:

a) Afsnit 5.1: Det følgende fremgår af notatet: *"Den geografiske afgrænsning er som udgangspunkt begrænset til undersøgelsesområdet. Det kan dog for visse af miljøemnerne være nødvendigt at se på miljøpåvirkninger længere væk end undersøgelsesområdet. Dette gælder blandt andet for trafik, støj og vibrationer"*.
Miljøstyrelsen er enig i, at undersøgelsesområdet, vist på figur 3, bør udvides i forhold til påvirkninger fra støj og vibrationer.

b) Afsnit 6.13: Det vurderes i notatet, at *"Støj fra tunnelboremaskinens passage vil være kortvarig (1-2 dage) og vurderes derfor ikke at være væsentlig"*. Miljøstyrelsen vurderer, at omfanget af tunnelboremaskinens støjpåvirkning bør vurderes, så det er muligt at orientere berørte naboer i tilfælde af støjende og evt. særligt støjende aktiviteter.
Det samme gør sig gældende vedr. påvirkning fra vibrationer.

Luft:

a) I forbindelse med vurdering af luftkvalitet gør Miljøstyrelsen opmærksom på, at EU kommissionen har fremsat forslag til revideret Luftkvalitetsdirektiv, der forventes vedtaget i efteråret 2024. I det reviderede direktiv er grænseværdierne forslået skærpet fra 2030 for både partikler og NO_2.

b) I notatet vurderes det, at *"Eventuelle påvirkninger af luftkvaliteten fra støv i metrotunnelen i drift vurderes kvalitativt"*. Miljøstyrelsen henviser til Metroselskabets egne målinger fra den eksisterende metro, som bør overvejes inddraget i vurderingen.

Med venlig hilsen

Lasse Christner Månsson
Erhverv

Miljøstyrelsen • Tolderlundsvej 5 • 5000 Odense C
Tlf. 72 54 40 00 • CVR 25798376 • EAN 5798000860810 • mst@mst.dk • www.mst.dk

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Til Trafikstyrelsen

Arter og Naturbeskyttelse
J.nr. 2023 - 14175
Ref.: savih/pernr
Den 01-10-2024

Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse vedr. projekt om alternativ placering af en slutskakt til metrolinje M5

Miljøstyrelsen læser af afgrænsningsnotatet, at en væsentlighedsvurdering af natura-2000 områderne N141 "Brobæk Mose og Gentofte SØ" og N142 "Vestamager og havet syd for" vil blive inkluderet i miljøkonsekvensrapporten. Miljøstyrelsen bemærker, at N142 er navngivet "Saltholm og omliggende hav i Øresund" mens N143 er navngivet "Vestamager og havet syd for". Dertil kan Trafikstyrelsen overveje, at redegøre for hvorfor N143 ikke medtages i en væsentlighedsvurdering af natura-2000 området.

Miljøstyrelsen bemærker også, at der ved projektområdet er en § 3 sø samt registrerede observationer af flagermus i området på Arter.dk. Derfor bør emnet om natur, flora og fauna ikke grænses ud og Trafikstyrelsen kan derfor overveje at tydeligøre, hvad der menes i afgrænsningsnotatet i afsnit 6.1.

Med venlig hilsen

Sarah Vig Hansen og Pernille Raun Klausen
Biolog | Arter og Naturbeskyttelse

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Københavns Kommune

Landskab og Skov
J. nr. 2023-14175
Ref. JANNR
Den 26. september 2024

Høringssvar vedr. projekt for Metrolinje M5 1. etape, Supplerende høring vedr. slutskakt

Tak for din henvendelse til Miljøstyrelsen af d. 9. september 2024.

Efter modtagelsen af din henvendelse, har denne været sendt i intern høring i Miljøstyrelsen ved flere enheder og teams.
Der er indkommet høringssvar fra følgende enheder/teams der har deltaget i høringen. Høringssvarene er vedhæftet som yderligere bilag til dette dokument:

- Arter og Naturbeskyttelse
- Erhverv
- Hav- og Vandmiljø

Hvis I har nogle spørgsmål, er I velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Janni Rasmussen
Enhedssekretær
+45 40 45 18 60
jannr@mst.dk

Svar til: Høring 65314 af: Kristian Alex Larsen

APPLICATION DATE
30. september 2024

SVARNUMMER
13

INDSENDT AF
Kristian Alex Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Suppleant for Alternativet i Lokaludvalget for Brønshøj-Husum

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Smørumvej 243, 1.tv.

HØRINGSSVAR

Jeg har på mødet i Lokaludvalget for Brønshøj-Husum den 26. september 2024 givet udtryk for, at metroen ikke bør forlænges til Brønshøj. "Kommunen bør i stedet investere i langsigtede løsninger, der kan etableres på kort sigt, dvs. bus. Problemet med Frederikssundsvej kan ikke vente." Fire andre af LU´s medlemmer tilsluttede sig dette.

Problemet med Frederikssundsvej er, at vejstrækningen er overfyldt med trafik, og at der i lange tidsrum er langsom køkørsel i begge retninger. Når Bystævneparken og Tingbjerg er færdigudbygget, forventer man i følge VVM-redegørelsen for Bystævneforbindelsen, at tilgangen af biler til Frederikssundsvej vil stige med mere end 50% Det vil nødvendigvis betyde, at trafikken bryder helt sammen. Derfor skal der snarest findes en løsning, der gør det muligt at transportere mange flere mennesker på en måde, der optager væsentlig mindre plads.

Venlig hilsen Kristian Alex Larsen

Svar til: Høring 65314 af: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

APPLICATION DATE
27. september 2024

SVARNUMMER
12

INDSENDT AF
Brønshøj-Husum Lokaludvalg

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Kobbelvænget 65

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg

MATERIALE:
hoeringssvar om afgraensning af supplerende miljoekonse-kvensrapport vedr. slutskakt for m5 1. etape.pdf

hoeringssvar_om_afgraensning_af_supplerende_miljoekonse-kvensrapport_vedr._slutskakt_for_m5_1._etape.pdf

BRØNSHØJ-HUSUM
LOKALUDVALG

KØBENHAVNS KOMMUNE

Høring om afgrænsning af supplerende miljøkonsekvens-rapport vedr. slutskakt for M5, 1. etape.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har længe kæmpet for bedre og mere attraktive forbindelser til og fra vores lidt underforsynede bydel, så hurtig og effektiv kollektiv transport bliver det hurtige og lette valg.

Brønshøj-Husum oplever meget trængsel på Frederikssundsvej bla. fra Herlev og til/fra centrum, som der på længere sigt skal findes en bæredygtig løsning på.
Vi ønsker, at flere gør brug af kollektive og bæredygtige transport-former, og at der i fremtiden er etableret flere attraktive, grønne for-bindelser til omegnskommunerne.

På den baggrund ønsker lokaludvalget at pointere vigtigheden i, at der i forbindelse med M5 planlægges efter muligheden for på sigt at afslutte metrolinjen som en ringmetro med stop ved Rigshospita-let og et afgreningskammer på linjen. Enten her ved Rigshospita-let/Amorparken eller ved ByOasen i De Gamles By og herfra nordpå til en kommende "hospitalsmetro" over Bispebjerg hospital og f.eks. via Bellahøj og Brønshøj Torv.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg ser store perspektiver i og anser det af stor vigtighed, at den kommende by i Tingbjerg med multihal kan kobles på metronettet ind til byen og ud til Ring III med letbane og P&R ved Herlev hospital.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har drøftet og besluttet dette høringssvar på offentligt møde i lokaludvalget d. 26.09.24.

På vegne af Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Christoffer Rosenkrands, forperson

David Grolin, forperson for lokaludvalgets Byudviklingsudvalg

Dato: 26.09.24

Sagsnr.: 2024-0320134

Sekretariatet for Brønshøj-Husum Lokaludvalg
Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

EAN-nummer
5798009800275

www.2700lokaludvalg.dk

Svar til: Høring 65314 af: Casper Thorsøe

APPLICATION DATE
27. september 2024

SVARNUMMER
11

INDSENDT AF
Casper Thorsøe

VIRKSOMHED / ORGANISATION
CTVP Media

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ved Amagerbanen 15

HØRINGSSVAR

Vi har drevet virksomhed på Ved Amagerbanen 15 siden 1988. Vi ser meget frem til at få en metrostation ved Prags Boulevard øst. Dette vil tilføje området endnu mere fleksibilitet med at komme rundt i København, hvilket er til stor gavn for området. Da området stadig er lidt afskåret fra resten af byen.

Ligeledes vil vi se frem til, hvis der skulle på sigt komme en metro forbindelse til Malmø.

Svar til: Høring 65314 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
10

INDSENDT AF
Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Vesterbro Lokaludvalg

BY
Københavns V

POSTNR.
1758

ADRESSE
Lyrskovgade 4, 4

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Metro M5 med skakt/station ved Gammel Kongevej.

Vesterbro Lokaludvalg har behandlet de to høringer samlet på vores Lokaludvalgsmøder, samt vores Teknik- og Miljøudvalgsmøder. Vi har ligeledes deltaget i et lokalt møde med lokale borgere på Indre Vesterbro.

Vores høringssvar vil overordnet behandle de to høringer samlet – og kan derfor indgå i behandlingen af begge høringer.

1. Helt overordnet er der behov for at lade en uvildig enhed belyse hvorvidt det er fornuftigt at bygge Metro i København med den størrelse, der hidtidigt er bygget i. Når det allerede nu er nødvendigt at planlægge og bygge yderligere linjer i vores gode men dog forholdsvist lille hovedstad, så er det jo fordi de realiserede linjer, stationer og tog er for små – og kapaciteten derfor er for ringe.
   I stedet for at arbejde videre på dette forkerte grundlag, så bør der nu ses på, om det ikke var på tide at bygge stationer og tog store nok til fremtidens København – og københavnere. Og her er det nok nødvendigt, at lade friske øjne se på disse udregninger.

   Placeringen af stationen i Reventlowsgade er forkert – og det af flere årsager.

2. Det har nu vist sig, at der kommer til at være massive ombygninger på Indre Vesterbro. I en meget lang årrække. Den afvejning der ligger til grund for at fravælge en realitetsbehandling af

en placering i Bernstorffsgade – nemlig hensynet til de overordnede trafikårer – bør NU afvejes op mod de meget væsentlige problemer, som beboerne (og turisterhvervet) på Indre Vesterbro stilles i udsigt. Problemer der først nu for alvor er afdækket.

3. I vurderingen af Bernstorffsgade bør det indgå, hvordan de mange buslinjer på sigt vil kunne spille sammen med en Metrostation under denne del af hovedbanen. Dette længere sigte bør vejes op mod det trods alt mere kortvarige byggeri af en ny Metrostation på stedet.
   Og dette længere sigte er jo blevet så meget mere aktuelt, fordi der nu planlægges med at lukke for busser på den inderste del af Vesterbrogade. Bernstorffsgade bliver alt andet lige et trafikalt knudepunkt – selvfølgelig bør Metrostationen ligge der.
4. De massive ombygninger på Indre Vesterbro bør tale imod byggeriet af endnu en metrostation her. Når der skal lægges 2,5 år til selve Metrobyggeriet, men samtidigt fortælles, at man kan have andre arbejder sideløbende, - så fremstår det så meget mere uforståeligt, at man allerede nu foretager prøveboringer i lokalområdets smalle gader. Tæller disse prøveboringer med i perspektivet på de 2,5 år – eller på de 12 måneder? Eller er man i realiteten gået i gang med en tredje periode, som så ikke fremgår af de fremlagte papirer?
5. Det fremgår, at der skal rives en del af Hovedbanegården ned.
   Hovedbanegården indgår i det nationale Industrikulturminde - som en af de 25 på landsplan.
   Man kan desværre ikke se hvilken bygning der er tale om.....
   Men det rejser jo spørgsmålet om Kulturministeriet og Københavns Museum er blevet hørt. Er de det?
   Vi kan jo ikke vide hvilken bygning der er tale – men det bør indgå i drøftelsen, at de andre nationale Industrikulturminder stort set alle er under pres i disse år, som en del af processer med byudvikling og transformation. Ser man på Carlsberg er der tale om væsentlig overbebyggelse rundt om de efterladte bygninger. Netop fordi Københavns Hovedbanegård stadig er i brug bør der derfor i videst muligt omfang satses på en bevaring i sin helhed.
   Skulle der blive taget beslutning om at gennemføre byggeriet i Reventlowsgade, så bør det måske indgå i projektet, at genopbygge denne bygning – måske fordi vi jo ikke kan vide hvilken bygning der er tale om. I hvilken udstrækning vil en nedtagning og genopbygning komme på tale? Er dette regnet ind i Miljøkonsekvensvurderingen?

6. Det virker fornuftigt at planlægge med en løsning, der kan binde banen sammen. Men det virker underligt, at bygge en station/skakt ved Gammel Kongevej, uden at tage denne i brug. Hvis man bygger stationen/skakten bør man selvfølgelig også tage den i brug.
   Og her bør afstanden mellem stationen så indgå i beregningerne af rentabilitet, passagerantal og Miljøpåvirkning. Også placeringen af stationen ved Hovedbanegården.

   Ved Metrocityringens planlægning blev vi på Vesterbro oplyst om, at afstanden mellem Litauens Plads og Hovedbanegården ville blive for kort – her var kun 800 meter. Dette var blandt andet årsagen til, at Carlsberg ikke kunne få sin egen station.

   Det virker underligt, at man nu kan planlægge med 560 meter fra en station i Reventlowsgade til en station på Gammel Kongevej. At passagerantallet og miljøpåvirkningen vil kunne argumentere for dette.

   På denne baggrund vil vi i Vesterbro Lokaludvalg vende os mod en placering af Metrostationen i Reventlowsgade – og fortsat argumentere for en placering i Bernstorffsgade.

   Med venlig hilsen
   Thomas Egholm
   Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: Høring 65314 af: Astrid Bekker

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
9

INDSENDT AF
Astrid Bekker

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Emdrup Vænge 14

HØRINGSSVAR

Der er tale om et meget smukt historisk område, som mange mennesker ofte bruger, fordi stedet er varieret, grønt og fredfyldt.

Historiens vingesus mærkes tydeligt, hvorfor det vil være ubærligt at påvirke / ødelægge Østre Anlæg.

Svar til: Høring 65314 af: Rosita Flyger

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
8

INDSENDT AF
Rosita Flyger

BY
København, Danmark

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides gade 5B, 3.sal tv.

HØRINGSSVAR

En metro (M5) i Axel Heides Gade er en meget dårlig ide, og slet ikke nødvendig, vi har flere offentlige transportmidler bus, S-tog, Metro og Havnebus i nærheden. Gaden har i øvrigt smukke høje træer som skal bevares ! Endvidere er gaden en cykel-gade som bruges af flere tusinde cyklister dagligt. Beboerne i Axel Heides Gade vil blive plaget af røg. støj og møj i flere år, som ødelægger livskvaliteten dag og nat. Det er en meget dyr løsning for Københavns kommune's borger.

Svar til: Høring 65314 af: Tonny Juul

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
7

INDSENDT AF
Tonny Juul

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Dag Hammarskjölds Allé 29, 3. th.

HØRINGSSVAR
Forberedelse for lukningen af M5-ringen er oplagt.
Lynetteholmen har jo lange udsigter, så hvorfor ikke starte ved hovedbanegården og gå med uret:

1. Hovedbanegården
2. Forum
3. v./Stengade
4. v./ Rigshospitalet
5. Østerport
6. Lynetteholmen
7. osv.

Rækkefølgen kommer nok til bedre at passe med etableringen af Lynetteholmen.
Og kommer Lynetteholmen ikke, får Rigshospitalet i alle tilfælde et tiltrængt løft af betjeningen med kollektiv trafik.

Svar til: Høring 65314 af: Vanløse Lokaludvalg

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
6

INDSENDT AF
Vanløse Lokaludvalg

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Frode Jacobsens Plads 4, 1. sal

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Vanløse Lokaludvalg.

MATERIALE:
hoeringssvar vedr afgraensningsnotat placering af m5 slutskakt 190924.pdf

Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

Høringssvar vedr. afgrænsningsnotat for placering af M5 slutskakt

19. september 2024

Sagsnr.
2024-0317704

Dokumentnr.
2024-0317704-1

Sagsbehandler
Anne Christine Dahl-Hansen

Vanløse Lokaludvalg har i bydelsplan for Vanløse fokus på at det er attraktivt at lade bilen stå, så kollektiv, miljøvenlig og bæredygtig transport bliver et lettere valg – både for os i Vanløse og for de mange, der rejser gennem bydelen hver dag.

Adgangen til den offentlige transport er en væsentlig faktor i arbejdet med en mere bæredygtig trafikudvikling, og vi har et løbende fokus på at understøtte en god og sammenhængende kollektiv trafik til alle dele af Vanløse og til de omkringliggende bydele. Vi ønsker, at flere gør brug af kollektive og bæredygtige transportformer, og at der i fremtiden er etableret flere attraktive, grønne forbindelser til omegnskommunerne.

På den baggrund ønsker lokaludvalget at pointere vigtigheden i, at der i forbindelse med M5 planlægges efter muligheden for på sigt at lukke metrolinjen som en ring med stop ved Rigshospitalet og et afgreningskammer herfra nordpå til en kommende "hospitalsmetro" over Bispebjerg hospital via Vanløses østlige del og de mange fritidsfaciliteter omkring Grøndal Multicenter og Bellahøj svømmehal og videre til Herlev hospital.

Venlig hilsen

Jan Lindboe
Forperson for Vanløse Lokaludvalg

VANLØSE LOKALUDVALG
Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg

Frode Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN nummer
5798009800435

www.vanloeselokaludvalg.kk.dk

Svar til: Høring 65314 af: Eva Marie Møller

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
5

INDSENDT AF
Eva Marie Møller

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Livjægergade 44, 5 th

HØRINGSSVAR

Et af byens grønne områder Østre Anlæg vil blive voldsomt skæmmet, søen midlertidig opdæmmet og man vil ødelægge en af byens vigtige åndehuller.

De skakter der skal graves vil betyde en lang periode med støj og vibrationer og hele byggeriet vil betyde tung trafik. Findes der ikke en anden løsning - og Østerport Metro ligger jo tæt på.

Svar til: Høring 65314 af: Alex Heick

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
4

INDSENDT AF
Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bispebjerg Lokaludvalg

BY
København NV

POSTNR.
2400

ADRESSE
Rentemestervej 76, 2. sal

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar

MATERIALE:
bispebjerg lokaludvalg. hoeringssvar vvm metro m5.pdf

Teknik og Miljøforvaltningen

16. august 2024

Bispebjerg Lokaludvalgs høringssvar: VVM Metro M5

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på denne høring, som har været drøftet i et underudvalg i lokaludvalget samt til et lokaludvalgsmøde. Herudover bygger nærværende høringssvar på tidligere borgerinddragelse – bla. borgermøder i efteråret 2022 og 2023 med cirka 100 deltagende borgere.

Generelle bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten viser de væsentligste påvirkninger af trafik, støj, og biodiversitet i anlæg og i drift. Rapporten synes fornuftig og retvisende.

Den vedrører forskellige forslag til ruter, som alle løber gennem områder, som allerede synes at være yderst velforsynede med Metro. Prognoserne peger på, at der alligevel vil være et fornuftigt passagergrundlag også for M5, og vi må da håbe, at det kommer til at passe.

Selvfølgeligt skal der være metro til Lynetteholmen, når og hvis den er etableret, men det kunne sådan set løses enklere ved kun at etablere en metro mellem Lynetteholmen og Østerbro Station. Det ville virke besparende på økonomi og enhver miljøkonsekvens samt opfylde formålet om servicering af Lynetteholmen.

Alt dette foregår dog milevidt fra den Nordvestlige trediedel af København, hvor der ikke er metro.

Perspektivanalysen

M5 kunne dog potentielt få betydning for en fremtidig metro til vores bydel.

Perspektivanalysen er udarbejdet samtidig med VVM undersøgelsen. Den ser på de økonomiske og trafikale effekter ved at lukke M5 som en metroring samt på mulighederne for at lave et afgreningskammer mod de nordlige bydele.

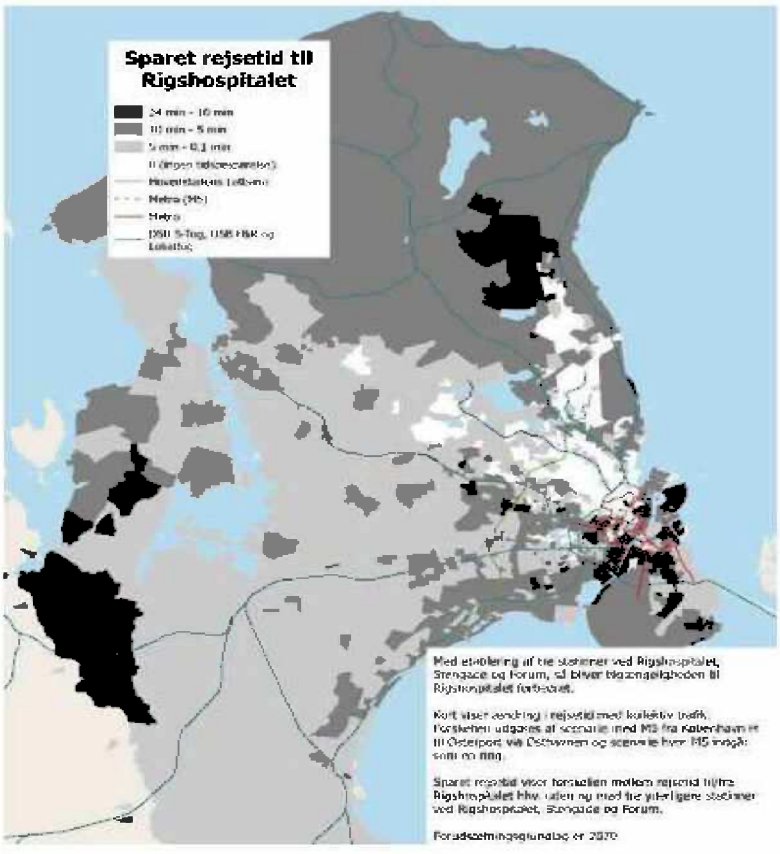
Generelt er perspektivanalysens detaljeringsgrad lavere end miljøkonsekvensvurderingen, men den er langt mere perspektivrig for os.

Det er undersøgt, at der kan etableres et afgreningskammer mod Brønshøj/Nordvest ved ByOasen i De Gamles By, der vil koste 0,6 mia. kr, og ved Amorparken ved Rigshospitalet, som vil koste 0,5 mia. kr.



Der er en anlægsteknisk og økonomisk fordel ved at anlægge strækningen samtidig med etape 2. Fordelene er bl.a. en økonomisk og miljømæssig besparelse i omkostningstunge anlægselementer knyttet til endestationen ved Østerport, hvor der ved etablering af en ring ikke vil være behov for at etablere stopspor og en slutskakt. Desuden vil der være store besparelser på bl.a. mobiliseringsomkostninger (organisation, metroarbejdsplads mm.)
Besparelsen ved at etablere strækningen som en del af etape 2, fremfor som selvstændig 3. etape, er på overordnet perspektivniveau vurderet til at være i størrelsesordenen ca. 0,5 mia. kr.

Analysen viser, at de tre nye M5 Ring-stationer giver ca. 28.000 flere daglige påstigere i 2050 ift M5 uden en ringforbindelse.
Med en metrolinje på strækningen betjenes Rigshospitalet på Østerbro, som er hospital for hele regionen med næsten 10.000 ansatte og knap 1 mio. ambulante patienter pr. år.
Metrobetjening af Rigshospitalet har en væsentlig regional effekt, da rejsetiden til hospitalet med kollektiv transport forbedres markant. Rejsetiden fra Rigshospitalet til Østerport er beregnet til ca. 2 minutter og til København H ca. 6 minutter. Rejsetiden med bus i dag er ca. 19 minutter fra København H til Rigshospitalet og ca. 22 minutter mellem Østerport og Rigshospitalet med 2 - 3 skift.
<u>Det er beregnet, at en station ved Rigshospitalet forventes at få ca. 8.000 daglige påstigere i 2050. Det er næsten lige så mange påstigere, som metrostationen på Rådhuspladsen har i 2024.</u>



Lokaludvalgets bemærkninger
Vi glæder os især over indholdet i perspektivanalysen. Det er nu indlysende, at en servicering af Rigshospitalet har en enorm effekt i passagertal, hvilket ville kunne sikre, at prognoserne om et fremtidigt økonomisk bæredygtigt passagergrundlag med større sandsynlighed vil gå i opfyldelse.
Desuden vil det spare transporttid for det halve af Sjælland! En metroservicering af Bispebjerg hospital, som snart står færdigt som superhospital, vil indlysende have nogenlunde de samme effekt, hvis en fremtidig etape føres den vej fra Rigshospitalet.
Lokaludvalget noterer sig samtidig, at der er store besparelser arbejdspladsmæssigt ved en ringmetro.
At etablere et afgreningskammer mod de nordlige bydele koster selvfølgelig noget, men der er penge at spare ved at undgå de store omkostninger til arbejdsplads, når man i stedet har at gøre med en ring metro.
Og det store og enormt kostbare boremaskineri, som ellers destrueres efter endt brug, ville kunne parkeres i afgreningskammeret klar til næste etape, når der en dag bliver grundlag herfor.

Lokaludvalget noterer sig da også med stor glæde de mange protokolbemærkninger fra partierne, da sagen blev præsenteret for ØU/BR.
Vi glæder os over, at målet om metroservicering til de nordlige bydele efterhånden er blevet så present i politikernes bevidsthed!
De præsenterede forslag er uforløste. Det er derfor lokaludvalgets ønske, at politikerne beslutter, at M5 laves som en metroRING MED AFGRENINGSKAMMER VED RIGSHOSPITALET under Amorparken.

Lokaludvalget står til rådighed for uddybning af nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen



Alex Heick
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Svar til: Høring 65314 af: Morten Stryhn

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
3

INDSENDT AF
Morten Stryhn

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Kenny Drews Vej 87, 3 tv

HØRINGSSVAR

Ja tak!

Selvfølgelig skal vi ændre slutskakten, så det er muligt at lave en station ved Gammel Kongevej. Når man ser kortet over metrodækningen ved 600 m radius fra stationerne, er der et "hul" i dækningen omkring Gammel Kongevej, som også er et sted med mange beboere, arbejdspladser og tæt på aktiviteter.

Så det burde være en no-brainer - og derfor JA TAK!

Svar til: Høring 65314 af: Thomas

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
2

INDSENDT AF
Thomas

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Thomas Anfinn Joensen

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Emil Slomanns Vej 1B, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg studser blot over at der ikke er lagt en station på Langelinie i promenaden.

Det er oplagt i forhold til udluftning af tunnelen efter et langt stræk under vand.
Det er et oplagt sted for krydstogtturister, som skal videre ind i byen og måske helt ud til lufthavnen.
Det er også oplagt for alle københavnere, som ønsker en dejlig tur langs havnefronten, som kan starte eller slutte med en is og kaffe mv.
Københavns kommune ejer den jordfyldte promenade via By & Havn, så der er heller ingen hindring.

Svar til: Høring 65314 af: Thomas Møgelmose

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
1

INDSENDT AF
Thomas Møgelmose

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1436

ADRESSE
Halvtolv 25 2. tv

HØRINGSSVAR
Ved at føre Metroen over Lystbådehavnen som en højbane ødelægges en væsentlig del at en unik havn. Havnen er bygget op ved frivillig arbejdskraft, og den er vedligeholdt af nye medlemmer pligtarbejde (80 timer), så medlemmerne har et følelsesmæssigt forhold til havnen. Højbanen vil fjerne flere medlemmers pladser. De øvrige som ikke må flytte får en trist udsigt til en togbro.
DERFOR TUNNELLØSNINGEN

Høringssvar modtaget uden for høringsportalen blivhoert.kk.dk

Følgende 10 høringssvar er modtaget uden for høringsportalen og kan ses på de følgende sider:

1) Anette Oelrich
2) Lone Jeppesen
3) Danske Havne
4) Fiskeristyrelsen
5) Jørgen Clausen
6) Kystdirektoratet
7) Lomma Kommun
8) Malmø Stad
9) Niels Ebbe Lollike
10) Nina Højsteen

Johanne Fabricius

Fra: KFFKP webmaster
Sendt: 26. september 2024 07:25
Til: Johanne Fabricius
Emne: VS: [EKSTERN] [Website feedback] Høringssvar vedr. anlæggelse af M5

Hej Johanne,
En høring er landet i webmasterpostkassen. Er det muligt for borgeren at få den med inden jeres deadline.

Vi gør ikke mere herfra.

Med venlig hilsen

Signe
Web konsulent
Udvikling og Teknologi

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Koncern IT

Fra: lojeppe@gmail.com <lojeppe@gmail.com>
Sendt: 25. september 2024 17:02
Til: KFFKP webmaster <webmaster@kff.kk.dk>
Emne: [EKSTERN] [Website feedback] Høringssvar vedr. anlæggelse af M5

Lone Jeppesen (lojeppe@gmail.com) sendte en besked via kontaktformularen på https://blivhoert.kk.dk/hoering/miljoekonsekvensrapport-metrolinje%20m5.

Der er planlagt en ny metrolinje, der skal føres under de gamle villakvarterer ved Kongedybbet, Sixtusvej, Rialtovej og Luganovej. Men det er en problematisk løsning med bedre alternativer.

De gamle villaer i de nævnte kvarterer er bygget i en tid, hvor fundamenter og bygningsmaterialer ikke var forberedt på moderne infrastrukturelle udfordringer som en metro. Husene har utidssvarende fundamenter og er ofte opført med fuldmurede vægge, hvilket gør dem særligt sårbare over for svingninger og vibrationer fra metroen, som vil ligge i kun 8-15 meters dybde. Erfaringerne fra andre villakvarterer, såsom Olufsvej på Østerbro, viser tydeligt, at metrobyggeri kan medføre store problemer. Der er her opstået sagsanlæg grundet sætningsskader og revner i husene, og nogle af skaderne er blevet tilskrevet dræningsarbejde eller selve graveprocessen. Kommunen burde tage ved lære af disse erfaringer, og det er uforståeligt, hvorfor man vil gentage en rute, der allerede har vist sig problematisk i et lignende kvarter. Der bør foretages grundige undersøgelser af, hvor mange ejendomme, der vil blive påvirket af støj og vibrationer på den foreslåede rute gennem Rialtovej, Sixtusvej og Luganovej. Det er afgørende at vælge en løsning, som er til mindst gene for flest mulige borgere.

Et oplagt alternativ er at flytte metroen til at gå under Bredegrund og parken ved den gamle Sundbyøster kirkegård. Her er der langt færre boliger og ejendomme, og det vil derfor være en mindre forstyrrende løsning for områdets beboere. En forskydning af ruten mod øst kunne reducere antallet af påvirkede ejendomme med op til 20%, og det ville mindske risikoen for skader på gamle bygninger. Det bør undersøges, om denne løsning kan realiseres, da den vil skåne flere beboere og sikre, at færre huse udsættes for de potentielle skader og gener, som metroen kan medføre.

Med venlig hilsen
Philipp Ostrowicz og Lone Jeppesen
Rialtovej 11, st.
2300 Kbh.

24. september 2024

Danske Havnes høringssvar vedr. høring af Miljøkonsekvensrapport for Metrolinje M5

Danske Havne kvitterer for muligheden for at afgive bemærkninger til udkast til Miljøkonsekvensrapport ved ny metrolinje i København M5. Danske Havne bakker op om den sydlige version af en kommende metrolinje i København, M5 lilla, da linjen vil fremme mobilitet og fremkommelighed i byen, til gavn for borgere og erhvervsliv, når metrolinjen kommer i drift.

Indledende bemærkning

Danske Havne er klar over, at der er arbejdet intenst med at finde en løsning for Prøvestenen, så der fremadrettet er plads til både et klargørings-og vedligeholdelsescenter for metro M5 (KVC) og Prøvestenens nuværende aktiviteter.

København forventes at få et øget behov for havnenære bulkvirksomheder i fremtiden, bl.a. ifm. råstofimport og genanvendelse, da der ikke er tilstrækkeligt med de råstoffer i Region Hovedstaden, der skal bruges til at understøtte byggeambitioner og befolkningstilvækst. Derfor er det væsentligt, at muligheden for stigende import at råstoffer ad søvejen til København opretholdes og konsekvenser for importen (f.eks. øget landtransport og landindvinding) ved nedlæggelse af havnearealer medregnes i miljøkonsekvensvurderingen. Der er stærkt begrænsede erhvervsarealer i Københavns Kommune med miljøklassificering til den type virksomhed, som udøves på Prøvestenen. Prøvestenen forsyner endvidere Københavns Lufthavn med flybrændstof.

En af lufthavnens største operatører - det delvist statsejede SAS – har netop udvidet rutenettet ud af Københavns Lufthavn betragteligt, hvilket understreger den fortsatte satsning på udvikling af lufthavnen til gavn for både borgere og erhvervsliv i Danmark og Sydsverige. Sammenholdt med forventet øget behov for håndtering af nye og genanvendte råstoffer, kan den planlagte indskrænkning af arealerne på Prøvestenen blive en udfordring for København og Danmark.

Visse typer af fremtidens grønne brændstoffer forventes også at fylde mere, da det kræver en større mængde grønt brændstof (f.eks. metanol) at få samme fremdrift, som fossilt brændstof har. Desuden vil den grønne omstilling føre til håndtering af nye godstyper på havnene, f.eks. CO2, der ligeledes optager plads og kræver sikkerhedszoner.

Projektet omfatter midlertidig og permanent nedlæggelse af vigtige havnearealer, der understøtter søtransport. Det er en forkert udvikling på et aktivt havneareal som Prøvestenen, der understøtter væsentlig samfundsaktivitet som Københavns

Lufthavn, og som er fundamentet for masser af nødvendig erhvervsaktivitet i København. Prøvestenen er det eneste område i Fingerplanen 2019, der er udlagt til denne type af virksomheder.

På den baggrund finder Danske Havne det principielt forkert, at Prøvestenen skal afgive areal til KVC, så vi støtter **ikke**, at KVC etableres på Prøvestenen.

Miljøkonsekvensrapporten skal derfor stadig se på miljøfordelene ved at anlægge KVC på land på kysten i det nye byudviklingsområde, da centeret så vil ligge i umiddelbar nærhed til den øvrige linjeføring, og der ikke skal laves en ny bro mv. KVC på land kan evt. opføres delvist nedgravet og evt. overdækkes med solceller. Dette vil minimere støj og skygge/ tab af udsyn.

Placeret på land ud mod Prøvestenen i stedet for på selve Prøvestenen, kan anlægget desuden bidrage til at skabe den nødvendige afstand mellem boliger og Prøvestenens virksomheder i de tungeste miljøklasser.

Generelle bemærkninger

Anlægsfasen kommer til at strække sig over en lang årrække, og vil give væsentlige gener for virksomheder og borgere undervejs. Miljørapporten bør være et afsæt til, at disse gener minimeres mest muligt, og også anvise, hvordan dette kan ske.

Projektet bør i anlægsfasen så vidt muligt prioritere søtransport for at reducere trafikbelastningen på vejene.

Konkrete bemærkninger

- Hvis der alligevel arbejdes videre med M5 projektets arealforbrug på Prøvestenens erhvervsareal, så skal det reduceres så meget som muligt, da dette område er afgørende for erhvervsbetjening af København, og da der ikke findes alternative beliggenhedsmuligheder i hovedstadsområdet (dokumenteret af NIRAS i 2023 og som fremgår af Fingerplanen 2019).
    - *"Det sydligste erhvervsareal pa Prøvestenen bliver permanent inddraget og virksomhederne må flytte deres aktiviteter andre steder hen."* (s. 42): Projektet bør anvise, hvordan de direkte berørte virksomheders drift kan opretholdes i anlægs- og driftsfasen på Prøvestenen eller (konkret) andetsteds.
    - Projektets miljøkonsekvensrapport bør ligeledes anvise, hvordan indirekte berørte virksomheder/arealer kan fungere i drifts- og anlægsfaser. Øvrige virksomheder påvirkes af øget trafik, ledningsomlægning og nedlagte veje på Prøvestenen.

- Det planlagte klargørings- og vedligeholdelsescenter (KVC) skal udformes, så det ikke indskrænker Prøvestenens virksomheders drifts- og udviklingsmuligheder. Centeret må f.eks. ikke være støv- og støjfølsomt.
- KVC's foreslåede placering kræver en alternativ tilkørselsvej til kajerne på Prøvestenen. Vejen skal etableres til brug i såvel anlægs- som driftsfasen af M5 og være indenfor nuværende skitserede område for KVC.
- Omlægning og håndtering af havnesikring (ISPS) skal indgå i og finansieres af projektet, da KVC-byggepladsen berører områder, der i dag er under ISPS-sikring.
- Projektet skal sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til tung trafik via en eller flere adgangsveje til Prøvestenens erhvervsområde i anlægs- og driftsfasen.
- Stormflodssikring, paddehegn mv. skal holdes indenfor KVCs område. Stormflodssikring mod nord og øst bør være som spuns mhp. at optage mindst mulig plads.
- Uhindret drift af Prøvestenens virksomheder skal sikres under ledningsomlægning i forbindelse med M5. Ledningsomlægningen skal koordineres med Sund&Bælt i forhold til det eventuelle anlægsprojekt "Østlig Ringvej".
- De kumulative/samlede væsentlige effekter for Prøvestenen af Østlig Ringvej, M5 og nærliggende byudvikling (zonering) skal medregnes i miljøkonsekvensvurderingen.
- CO2- og trafikkonsekvenser ved evt. nedlæggelse af tørbulkvirksomheder og derved øget landtransport skal medregnes i miljøkonsekvens-vurderingen (beregninger af dette forefindes i NIRAS-rapport fra 2023).

Med venlig hilsen,

Tine Kirk, Direktør i Danske Havne

Johanne Fabricius

Fra: Fællespostkasse Center for Byudvikling
Sendt: 20. august 2024 14:57
Til: Johanne Fabricius
Emne: VS: [EKSTERN] SV: Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Hej Johanne,

Du får lige denne som er kommet i fællespostkassen, skal vi kvittere for svar?
Vh Rosa

Med venlig hilsen

Rosa Schnoor Ebbesen
Studerende
Team Planlægning

_____
KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

Mobil 3089 3378
E-mail CL6P@kk.dk
EAN 5798009800176

Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger (åbner på kk.dk)

Fra: Stig Prussing <spr@fiskeristyrelsen.dk>
Sendt: 20. august 2024 09:00
Til: Fællespostkasse Center for Byudvikling <cbu@okf.kk.dk>; Matilde Thomasen Rasmussen <TV0S@kk.dk>
Cc: Fiskeriinspektorat ØST (FST) <inspektoratoest@fiskeristyrelsen.dk>; Rene Jespersen <reneje@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: [EKSTERN] SV: Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Sagsnr. 24-4470-000039

Til: Københavns Kommune

Fiskeristyrelsen har ingen bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5.

Venlig hilsen

Stig Prüssing
Overfiskerikontrollør | Fiskerikontrolkontoret
+45 72 18 58 73 | +45 33 44 37 80 | spr@fiskeristyrelsen.dk

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Fiskeristyrelsen | Nyropsgade 30 | 1780 København V | Tlf. +45 72 18 56 00 | mail@fiskeristyrelsen.dk | www.fiskeristyrelsen.dk

På Fiskeristyrelsen.dk kan du læse om, hvordan vi behandler dine personoplysninger.

Fra: Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>
Sendt: 1. august 2024 09:35

Til: Stig Prussing <spr@fiskeristyrelsen.dk>; Fiskeriinspektorat ØST (FST) <inspektoratoest@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: FRA HOVEDMAILEN - Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Fra: Matilde Thomasen Rasmussen <TV0S@kk.dk>
Sendt: 1. august 2024 09:31
Emne: Høring af miljøkonsekvensrapport for metrolinje M5

Til berørte myndigheder mv.

Metroselskabet søgte den 20. juni 2022 om igangsættelse af miljøvurderingsproces for metrolinje M5.

Metroselskabet har i henhold til miljøvurderingslovens § 20 og § 10 i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet.

Københavns Kommune er myndighed for projektet på land, mens Trafikstyrelsen er myndighed for den del af projektet, der ligger indenfor Københavns Havns søområde.

I miljøkonsekvensrapporten undersøges både en sydlig løsning, der går fra København H over Amager til Lynetteholm og videre til Østerport samt en nordlig løsning, der går fra Østerport til Lynetteholm. Alle relevante og de mest vidtgående miljømæssige påvirkninger i både anlægs- og driftsfasen for de to løsninger, stationer og forskellige alternativer fremgår af rapporten.

Borgerrepræsentationen godkendte den 20. juni 2024, at miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5 og udkast til tilladelse til anlæg af metrolinjen efter miljøvurderingslovens § 25 sendes i offentlig høring i 8 uger.

Det er en forudsætning for at meddele § 25-tilladelse til et projekt, at projektet er i overensstemmelse med det gældende plangrundlag. Anlæg af metrolinje M5 er ikke i overensstemmelse med Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning. Det betyder, at § 25-tilladelsen først kan meddeles, når Folketinget har vedtaget en anlægslov for M5, som indeholder bestemmelser, som tilsidesætter og evt. træder i stedet for gældende bestemmelser i Fingerplan 2019 og gældende kommune- og lokalplanlægning, som er en hindring for den arealanvendelse mv., der er forudsat for anlæg af M5.

Før anlægslov om metrolinje M5 kan fremsættes skal Borgerrepræsentationen godkende miljøkonsekvensrapport og § 25 tilladelse. Det er derudover en forudsætning for anlægsloven, at Metroselskabets ejerkreds har truffet beslutning om linje, stationer, etapedeling og løsninger i øvrigt, der ønskes gennemført.

Offentlig høring
Miljøkonsekvensrapporten med bilag og udkast til § 25-tilladelse er i offentlig høring fra den 1. august til den 26. september 2024. Hvis I har bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten eller udkast til § 25-tilladelse, skal I afgive bemærkningerne på Københavns Kommunes høringsportal Bliv Hørt (kk.dk)

Kontakt
Hvis I har spørgsmål til miljøkonsekvensrapporten for metrolinje M5, kan I kontakte Metroselskabet på følgende mail nabo@m.dk.

Hvis I har spørgsmål til processen for miljøvurderingen, kan I kontakte:

Specialkonsulent Gert Agger, Trafikstyrelsen på e-mail: geag@trafikstyrelsen.dk eller telefon 4178 0308, eller

Specialkonsulent Johanne Fabricius, Københavns Kommune på e-mail: ks2n@kk.dk eller telefon 3053 4226.

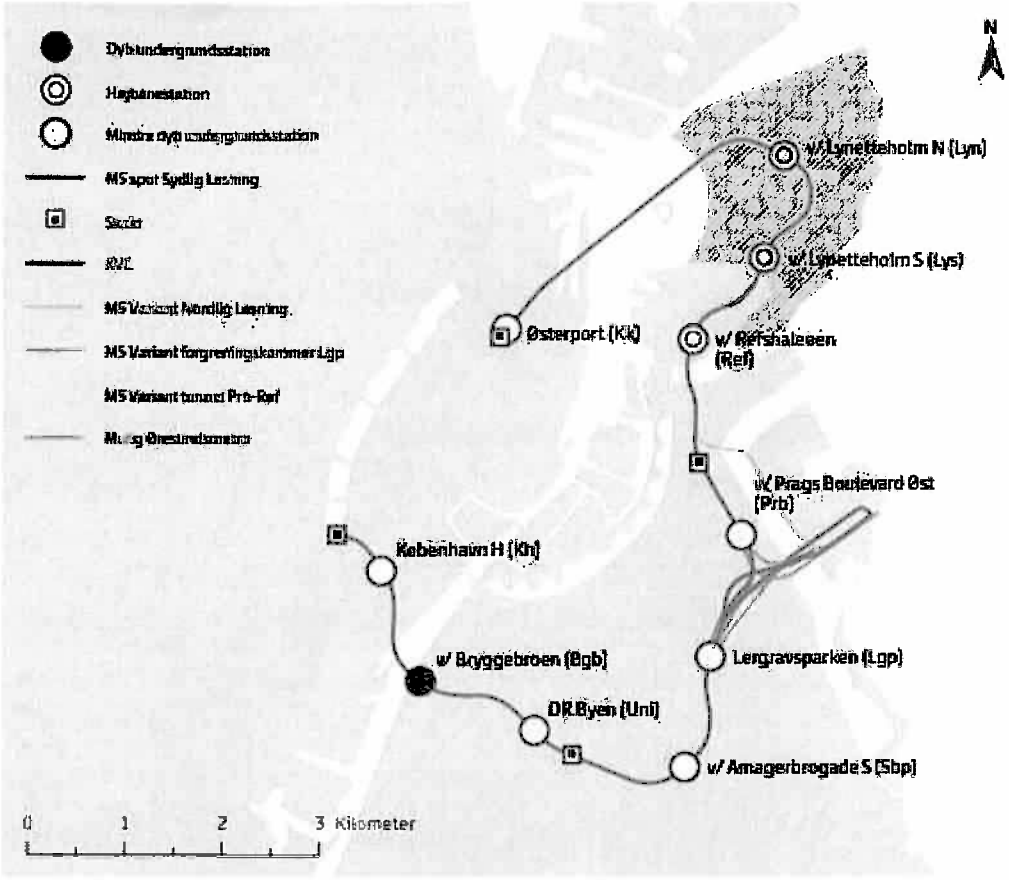
Med venlig hilsen

Center for Byudvikling
København Kommune

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1
1550 København V

E-mail cbu@okf.kk.dk



Figur 2.1
Oversigt over linjeføring, stationer og skakte for de forskellige løsninger og varianter af M5.



26 8 2024

Københavns Kommune
Rådhuset
1599 København V

Metro M5.

Københavns Kommune har forklaret at en offentlig høring om M5 nye metroelinie finder sted, jf kort.

I den forbindelsen fremsendes nærværende brev.

Til forslaget er flg kommentar.

I miljøkonsekvensrapporten undersøges også en Nordlig Løsning, hvor den nordlige del af M5 udføres med forventet åbningsår i 2045. Nordlig Løsning indeholder tre stationer; Østerport, v/ Lynetteholm Nord og v/ Lynetteholm Syd.

Kommentaren herfra er, at linieføringen fra Østerport og til Lynetteholm Nord omlægges således, at den følger Langeline ned til omkring/efter kastellet, og herfra til Østerport, samt at der anlægges mindst en metrostation på strækningen ved langelinie. Hertil en metrostation omkring Frihedsmuseet, hvorved det tæt bebyggede område her og med virksomheder tillige i området, kan blive metrobetjent. Forslaget er forsøgt indtegnet på kort på denne side.

Området virker som lidt af en ørken betjeningsmæssigt med offentlig trafik.

Fordelen vil tillige være, at de ofte store krydstogsskibe kan blive metrobetjent, og at passagerer efter ankomst til Københavns lufthavn Kastrup, let og hurtigt kan køre med

Foto. Krak.

metroen til Langelinie.

Mere er, at denne strækning fremmes, således at den bygges først, evt i etaper, således at flest mulige kan f gavn af den nye metro, hvorved at der kan komme gang i hele Lynetteholmen.

Hvis metrolinien føres under Københavns Havn boret, skal opmærksomheden henledes på, at der skal være tilstrækkelig fast undergrund, oven over den borede tunnel, og ikke lige blot til grænsen.

I undersøgelsen om en boret metro under Øresund, er fremhævnet – om husket – at det kniber med den nød vendige tilstrækkelige faste undergrund oven over tunnelen mindst 1 sted, pga ellers vil metrostationer ligg for dybt nede.

Hvor tykt det med tiden fremkomne dynd (ikke fast undergrund) er, syntes ikke forklaret, men et tykt lag kan udmærket være tilfældet.

Mht til evt afgreningskammer vil dette kunne bygges ved KVC (rødt), hvortil evt fremtidens metrotog let v kunne køre

Det forudsættes, at den nye metro bygges således, at hvis havindtrængning finder sted, oversvømmes metr en ikke, herunder den gl del.

Kopi af hvidbog ønskes tilsendt pr post.

Vh

Jørgen Clausen

Johanne Fabricius

Fra: Ilse Gräber Toxvig <igr@kyst.dk>
Sendt: 1. oktober 2024 11:59
Til: Johanne Fabricius
Emne: [EKSTERN] KDI sagsnr. 24/06611, Bemærkninger til høring af miljøkonsekvensrapport Metrolinje M5

Kære Johanne.

Hermed en opfølgning på telefonsamtalen, og tak for at måtte afgive en forsinket bemærkning.

Umiddelbart fremgår det ikke, hvordan metrolinje M5 sikres mod klimaforandringer ift. oversvømmelse inden for en fastsat hændelse og levetid. I 2019 fremsendte Kystdirektoratet et høringssvar ifm. opgradering af højvandsbeskyttelsen på 12 metrostationer ved M1 og M2, da beregningsmetoder og FN/DMI´s prognoser havde ændret sig (J. nr. 18/03364).

Kystdirektoratet anbefaler, at det sikres, at metrolinjen M5 er robust ift. oversvømmelse ud fra en vurderet hændelse og levetid.

Med venlig hilsen

Ilse Gräber Toxvig
Specialkonsulent I Kystzoneforvaltning
+45 41 22 37 72 I igr@kyst.dk

Miljøministeriet
Kystdirektoratet I Højbovej 1 I 7620 Lemvig I Tlf. +45 99 63 63 63 I kdi@kyst.dk I www.kyst.dk

Se Kystdirektoratets kortlægning af risiko for oversvømmelse og erosion frem til 2120



Naturstyrelsens persondatapolitik

KS § 131

KS KF/2024:277

Yttrande avseende remiss från Köpenhamn avseende M5:s MKB - till förmån för Öresundsmetron

Ärendebeskrivning
Miljökonsekvensbeskrivningen av Köpenhamns nya metro M5 är just nu på remiss fram till 26 september 2024, med möjlighet för även svenska intressenter att yttra sig. Den har bäring på en eventuell Öresundsmetro. Till sommaren 2025 väntas danska Folketinget fatta beslut i frågan.

Ärendet har behandlats av kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-09-18, § 223.

Beslutsunderlag
- Protokollsutdrag från kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-09-04 § 223
- Tjänsteskrivelse 2024-09-17
- Digital information om ärendet och processen för remissen på Köpenhamn kommuns hemsida

Beslut:
- Kommunstyrelsen beslutar att Lomma kommun lämnar följande yttrande:

  Lomma kommun stödjer Malmö stad i deras arbete för att etablera en Öresundsmetro. I MalmöLundregionens Strukturplan, som är antagen av Lomma kommun, förordas en metro som skulle ha internationell, nationell och regional betydelse. En metroanslutning mellan Malmö och Köpenhamn skulle stärka Öresundsregionen genom bättre tillgänglighet för både arbetspendling, affärsmässiga utbyten, turism och resande. En ytterligare koppling över Öresund skulle dessutom stärka redundansen i systemet och göra resandet mer tillförlitligt. År 2029 ska Fehmarn Bält-förbindelsen öppna vilket kommer att innebära en större mängd transporter. Om det då finns tillräckligt med spårkapacitet är möjligheten större att låta dessa transporter gå på järnväg istället för väg. En Öresundsmetro skulle kunna frigöra utrymme på Öresundsbron så att mål om ökad andel gods på järnväg kan realiseras.

  Det är av största vikt att en Öresundsmetro möjliggörs och förbereds nu när Köpenhamn planerar för en utbyggnad av sin metro. Den chansen kommer med största sannolikhet inte att återkomma under överskådlig tid. Därför är det mycket angeläget att både Sverige och Danmark tillvaratar de fördelar, både lokalt, regionalt och nationellt, som en metroförbindelse över Öresund skulle bidra med. Då den föreslagna sträckningen från Köpenhamn H till Österport via Lynetteholm, samt förslaget att anlägga en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken bedöms skapa de bästa förutsättningarna för en integration med Sverige, förordar Lomma kommun detta alternativ.

Beslutet expedieras till:
Köpenhamns kommun

Digitala Signaturer

Signerad med: Lomma HAG
Signerad av: Maria Zingmark
Datum: 2024-10-02 10:26 +02:00

Signerad med: BankID
Signerad av: ROBERT WENGLÉN
Datum: 2024-10-02 13:54 +02:00

Signerad med: BankID
Signerad av: PER BENGTSSON
Datum: 2024-10-02 15:12 +02:00

Malmö stad
Kommunstyrelsen

Datum
2024-09-11
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2024-976

Yttrande

Till
Köpenhamns kommun
Miljøkonsekvensrapport
Metrolinje M5 (kk.dk)

Malmö stads yttrande avseende Köpenhamns kommuns samråd om miljökonsekvensbeskrivning för metrolinje M5

Sagsnummer i F2 2024 - 12755

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar förslaget till miljökonsekvensbeskrivningen för linje M5 inklusive anslutning av Öresundsmetron i Köpenhamn. Malmö stad anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar på att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna avseende utbyggnaden av M5.

Malmö stad förordar linjedragningen København H till Østerport via Lynetteholm som den bästa lösningen. Detta för att kunna säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen på längre sikt. Detta anses också vara bästa alternativet rent tidsmässigt för att kunna ansluta Öresundsmetron till metrolinje M5 i Köpenhamn.

Malmö stad framhåller vikten av fortsatt arbete för att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5 för att möjliggöra en direktkoppling norrut till Österport.

Malmö stads uppdaterade prognos för Öresundsmetron visar på att en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken, med direktkoppling norrut, fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

Malmö stad bedömer även att förgreningskammaren har en viktig avlastande effekt kapacitetsmässigt för Köpenhamns H och ökar tillgängligheten mellan metrolinje M5 och den planerade servicedepån i Köpenhamn.

Malmö stad anser också att förgreningskammaren möjliggör en effektiv klimatvänlig direktkoppling mellan de nya kustnära stadsutvecklingsområdena i Malmö och

Köpenhamn, vilka tillsammans planeras för mer än 100 000 nya invånare och arbetsplatser inom de kommande decennierna.

Utöver det vill Malmö stad framhålla vikten av att följa utvecklingen av pågående detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron kan anslutas både i Malmö och Köpenhamn. Detta tillsammans med att det svenska Trafikverket har redovisat konklusionerna i sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund, ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Sammanfattningsvis framhåller Malmö stad att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Malmö stad vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.
- Malmö stad är öppna för att bidra till utredningar och anslutning av Öresundsmetron i samband med övriga intressenter på svensk och dansk sida av sundet.

Yttrande

Malmö stad har under det senaste decenniet arbetat aktivt med att utreda förutsättningarna för en metrolinje mellan Malmö och Köpenhamn med positiva resultat för båda städerna och Öresundsregionen i stort. Malmö stad anser att miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och visar på att samhällsnyttan är större än de negativa miljökonsekvenserna angående utbyggnaden av M5.

Malmö stad kan konstatera att miljökonsekvensbeskrivningen pekar på följande två linjer för M5:

- En sydlig från København H till Østerport via Lynetteholm.
- En nordlig fra Østerport til Lynetteholm.

I idéfasen för metrolinje M5 förordade Malmö stad linjealternativ Øst via Amagerbrogade (motsvarande København H till Østerport via Lynetteholm) som den bästa lösningen. Detta för att säkra kapaciteten mellan den Indre By og Amager över havnesnittet på kort sikt och metroförsörjningen till Lynetteholmen

på längre sikt. Malmö stad anser också att detta är det bästa alternativet för att ansluta Öresundsmetron i Köpenhamn.

I idéremissfasen förordade Malmö stad även vikten av att det skulle initierades en delutredning om anslutning av en Öresundsmetro till den nya linjen M5. I början januari 2023 beslutade därmed Malmö stad att meddela Köpenhamns kommun sin avsikt att delta i och delfinansiera en delutredning av Öresundsmetrons anslutning till linje M5 Öst. Detta förutsatt att beslut fattas av Köpenhamns kommun om att gå vidare med en delutredning för Öresundsmetrons anslutning till linje M5.

Metrosällskapets delutredning om anslutning av Öresundsmetron
Malmö stad har tillsammans med Köpenhamns kommun och Region Skåne delfinansierat Metrosällskapets delutredning om anslutningen av Öresundsmetron (M5 Safeguarding for Øresund Metro - Concept Design). Delutredningen är väl genomförd och har legat till grund för slutsatser angående anslutningen av Öresundsmetron i miljökonsekvensbeskrivningen för M5.

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det är tekniskt möjligt att bygga en förgreningskammare mellan Prags Lergravsparken och Prags Boulevard för anslutning av Öresundsmetron till M5 (se bild) motsvarande 400 miljoner DKK inklusive 30% korrektionstillägg. Utöver det tillkommer en kostnad på 10–12 miljoner DKK inklusive 30% korrektionstillägg för vidare utredningar.

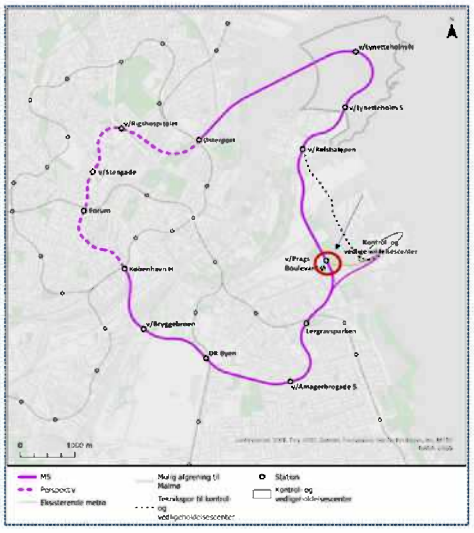


Bild: Bearbetad illustration förgreningskammare

Miljökonsekvensbeskrivningen visar även att det är möjligt att ansluta en Öresundsmetro utan förgreningskammare, men att turtätheten kommer minska med drygt 50%.

Utöver det beräknas koldioxidavtrycket för byggandet av en förgreningskammare uppgå till ca 28 000 ton CO2-ekvivalenter, medan den totala påverkan från byggandet av M5 uppskattas till 153 000 - 394 000 ton CO2-ekvivalenter.

Uppdaterad prognos för passagerare visar på ökad samhällsnytta för anslutning av Öresundsmetron med förgreningskammare

Malmö stads uppdaterade passagerareprognos för Öresundsmetron visar att en anslutning av Öresundsmetron via en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken genererar positiva effekter till metrolinjen M5 och Öresundsmetron. Detta genom att förgreningskammaren kommer göra det möjligt att resa utan byte direkt mellan Malmö och Köpenhamn H i söder och Østerport station i norr. Direktkopplingen norrut är särskilt intressant då den avlastar Köpenhamns H kapacitetsmässigt och genererar fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i regionen. Utan en förgreningskammare kommer det endast att vara möjligt att resa direkt mellan Malmö och Köpenhamn H utan byte.

Byggandet av en förgreningskammare mellan Prags Boulevard och Lergravsparken påverkar också antalet resenärer som väljer att använda Öresundsmetron. Den uppdaterade prognosen visar att det blir upp till 500 000 fler resenärer per år 2050 och närmare 1 500 000 fler resenärer per år 2070 med en förgreningskammare jämfört med en anslutning utan en förgreningskammare.

En förgreningskammare kommer också att påverka frekvensen för M5 och Öresundsmetron. Med en föregreningskammare kommer det att vara möjligt att uppnå en frekvens under rusningstrafik med metrotåg var 90:e sekund. Utan en förgreningskammare begränsas frekvensen under rusningstid till ett metrotåg var 180 sekund. Detta påverkar attraktionskraften för att locka resenärer och tunnelbanesystemets kapacitet att transportera resenärer.

Utöver det ser Malmö stad positiva samhällseffekter av en direktkoppling mellan de nya stadsutvecklingsområdena (Lynetteholmen och Refshaleöen) i Köpenhamn och (Varvstaden, Nyhamnen och Galeonen) i Malmö. Områdena är placerade på båda sidan av sundet mitt i hjärtat av öresundsregionen och planeras för över 100 000 nya invånare och lika många arbetsplatser inom de närmsta decennierna.

Klimateffekter av anläggandet av M5

I miljökonsekvensbeskrivningen står att ambitionen är att reducera koldioxidutsläppen med 50 procent, jämfört med tidigare metroanläggningar. Detta ser Malmö stad som mycket positivt.

Pågående utredningar om anslutning av Öresundsmetron i Malmö

Malmö kommunstyrelse beslutade i juni 2024 att godkänna planeringsinriktningen för det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen avseende Öresundsmetron

för antagande år 2027/28. Beslutet ligger till grund för framtagandet av den fördjupade översiktsplanens samrådshandling som planeras till år 2025. Inriktningen är att Öresundsmetron etableras år 2035+ i samband med utbyggnaden av den nya linje M5 i Köpenhamn. Beslutsunderlaget omfattar slutsatser och rekommendationer gällande:

- Öresundsmetrons sträckning från kusten till Malmö centralstation
- Antal stationer och placering av dessa från kusten till Malmö centralstation
- Stadsutvecklingspotential med integrerat kustskydd, i området Galeonen+

Avslutningsvis vill Malmö stad lyfta vikten av att det pågår detaljerade tekniska utredningar om hur Öresundsmetron ska kunna anslutas på båda sidor av sundet. Utöver det har Trafikverket redovisat sin utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Detta sammantaget ökar trycket på att den svenska och danska regeringen ska starta dialogen angående nästa steg för kommande Öresundsförbindelse.

Malmö stads rekommendationer i det fortsatta arbetet

Sammanfattningsvis framhåller Malmö stad att Öresundsmetron ska realiseras, primärt genom att en förgreningskammare, med direktkoppling norrut, byggs mellan Prags Boulevard och Lergravsparken i anslutning till metrolinje M5. Malmö stad vill därmed framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Det är viktigt att etableringen av en metrolinje M5 mellan Köpenhamn H och Refshaleøen utformas så att en anslutning av en Öresundsmetro mellan Prags Boulevard och Lergravsparken blir möjlig.
- En första etapp mellan Köpenhamn H och Refshaleøen bör prioriteras eftersom denna sträcka kan avlasta hamnsnittet och ge god tillgänglighet till kollektivtrafik för de stadsdelar som inte redan har metrotrafik.
- Malmö stad är öppna för att bidra till utredningar och anslutning av Öresundsmetron i samband med övriga intressenter på svensk och dansk sida av sundet.

Bakgrundsfakta Öresundsmetron

Malmö stad har i samarbete med Köpenhamns kommun under flera år utrett förutsättningarna och de möjliga effekterna av en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö[1].

- Köpenhamns flygplats är en viktig internationell trafikknytpunkt för både Danmark och Sydsverige. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats[2].

- Integrationen på tvärs över Öresunds påverkas positivt för medborgare och verksamheter i kommunerna på båda sidor av sundet. Öresundsmetron skapar möjligheter för bättre uttnyttjande av tillgänglig arbetskraft, kompetens och förbättrad konkurrens. Dessa är viktiga förutsättningar för att kunna skapa så kallade storstadseffekter för ökad produktivitet och tillväxt i hela Öresundsregionen[3]. En framtida Öresundsmetro kommer att innebära kortare restider mellan de två stora knutpunkterna Köpenhamn H og Malmö C. Sammantaget kommer Öresundsmetron bidra till att uppemot 2,3 miljoner invånare på bägge sidor av Öresund kan nå 500 000 fler arbetsplatser inom 60 minuters restid jämfört med idag[4].

- Kapaciteten på järnvägen omkring Öresund är ansträngd och det förväntas att efterfrågan på ytterligare kapacitet för godståg och fjärrtåg kommer att öka efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. På den danska sidan av Öresund kommer i synnerhet Köpenhamns huvudbangård att få kapacitetsutmaningar när lediga spår ska säkras för att hantera lokal, regional och internationell tågtrafik[5]. Etableringen av en Öresundsmetro mellan Köpenhamns H och Malmö C kommer att kunna flytta över lokal och regional trafik från det nuvarande Öresundsregionala tågsystemet. Därmed skapas mer plats till övriga regionaltåg och fjärrtåg med destination Köpenhamns H[6].

- Öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029 kommer att förbättra möjligheterna för godstågs- och fjärrtågstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten. För att realisera europeiska och nationella målsättningar om att minska miljö och klimatbelastningen från transportsektorn behövs tillräcklig

---

[1] www.oresundsmetro.com.
[2] *Øresundsmetroens rolle i Greater Copenhagens fremtidige infrastruktursystem og dens betydning for Københavns Lufthavn.* Rambøll, 2019.
[3] *Arbejdsmarked, demografi og infrastruktur i Greater Copenhagen.* Københavns Kommune, 2019.
[4] *Öresundsmetro – framtidens gemensamma förbindelse. Lokala och regionala effekter.* ÅF, 2019.
[5] *Knudepunktskapacitet i Greater Copenhagen 2050 – Köpenhamn och Malmö.* WSP, 2021.
[6] *Öresundsmetron – samlade resultat av utredningsarbete i fyra förstudiefaser.* Københavns Kommune, Malmö Stad, Greater Copenhagen og Interreg Øks, 2021.

spårkapacitet i trafiksystemet över Öresund. En Öresundsmetro kommer kunna frigöra spårkapacitet på Öresundsbron genom att flytta över lokaltrafik och därmed frigöra kapacitet till gods- och fjärrtåg[7].

- Både Köpenhamn och Malmö är storstäder som förväntar en markant befolkningstillväxt fram till under perioden 2024–2035. Redan idag utgör städerna tillsammans fler än en miljon invånare. I Köpenhamn kommer stadsutvecklingsprojekt på Refshaleøen, i Nordhavn och inte minst på Lynetteholmen att ge ett stort tillskott av nya invånare och arbetsplatser i centrala Köpenhamn. På samma sätt sker stadsutvecklingen i tidigare industriområden omkring hamnen och centralstationen i Malmö. Stadsutvecklingen i de kustnära områdena i både Malmö och Köpenhamn planeras tillsammans för över 100 000 nya arbetsplatser och invånare. De nya stadsdelarna på båda sidor av Öresund kommer att kunna bindas samman på ett effektivt sätt av en framtida Öresundsmetro.

Ordförande
Katrin Stjernfeldt
Jammeh

[7] *Unlocking the transnational potential in the Fehmern Belt Region*, Rambøll, 2019.

Sekreterare Pamela Lindqvist

Anders Skans (V) och Emma-Lina Johansson (V) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation, bilaga 1.

Johanne Fabricius

Fra: Johanne Fabricius
Sendt: 11. november 2024 13:29
Til: Johanne Fabricius
Emne: VS: [EKSTERN] [Johanne Fabricius] Beklager at jeg benytter denne mail; men jeg har forgæves flere gange forsøgt at sende via den officielle kanal; men forgæves. Jeg håber, du vil sætte mit skriv ind under høringssvar. mvh Niels Ebbe Lollike, Islands Brygg

---

Fra: nieblollike@gmail.com <nieblollike@gmail.com>
Sendt: 1. september 2024 18:51
Til: Johanne Fabricius <KS2N@kk.dk>
Emne: [EKSTERN] [Johanne Fabricius] Beklager at jeg benytter denne mail; men jeg har forgæves flere gange forsøgt at sende via den officielle kanal; men forgæves. Jeg håber, du vil sætte mit skriv ind under høringssvar. mvh Niels Ebbe Lollike, Islands Brygge…

Niels Ebbe Lollike sendte en meddelelse via kontaktformularen på https://blivhoert.kk.dk/hoering/miljokonsekvensrapport-metrolinje-m5.

Den 21. august deltog jeg i det velbesøgte borgermøde i Kulturhuset på Islands Brygge og gik derfra med blandede følelser. Ideen med metro er fin; men linjeføringen er helt forkert valgt. Det fornemmede jeg også blandt de øvrige borgere. Der var ingen begejstring. Placeringen af en station i Axel Heides Gade ved Bryggebroen er et forkert valg og uansvarligt i så tæt et bebygget område. Alle sukker efter mere grønt og diversitet, og så vil man ødelægge en gade, hvor man de seneste år har opnået et fint resultatet. Gaden er Bryggens grønneste med en plæne fyldt med forårsbebudere og smukke træer, der afsluttes med en lille lund på Axel Heides Plads. Ingen vil kunne forstå, at det skal ødelægges. Find dog et sted, hvor det er asfalt, man skal fjerne. Vi har i mange år haft Islands Brygge Station på linje M1. For få uger siden blev M4 indviet, og vi fik derved en let, kort og hurtig adgang til metrostationen på Havneholmen. Desuden skulle de folkevalgte hellere i en fart beslutte sig for den i flere år omtalte kombinerede gang- og cykelbro fra Islands Brygge Syd til Engholmene, hvor beboerne i den sydlige del af Islands Brygge vil få en nem og hurtig adgang til den nyåbnede metrostation Enghave Brygge. Beboerne her på Bryggen vil på den måde være godt dækket ind med metro og slippe for ulidelig støj dag og nat i flere år til skade for sundheden og livskvaliteten samt trafikomlægninger med tilsvarende kaos på Amagersiden, når tusindvis af gående og cyklister dagligt passerer Bryggebroen. Den planlagte linjeføring bør droppes. Ikke for at flytte "aben" videre; men hvis planlæggerne med djævlens vold og magt vil have deres vilje igennem, kunne jeg foreslå Sturlasgade med god plads op til Kigkurren, der i dag allerede er et mindre trafikknudepunkt. Ved opslag på De Gule Sider er der i Sturlasgade registret 17 familier og 74 firmaer, hvor medarbejderne formentlig, som i alle andre firmaer, nu arbejder hjemmefra i halvdelen af tiden. Derved vil man genere langt færre mennesker end i tætte beboelseskvarterer. I øvrigt ville linjen blive kortere og mere lige, som man understregede på borgermødet, var noget man så meget på. Det har man så lige glemt med buen ud til Bryggebroen. I øvrigt har vi også et par meget velfungerende eldrevne busser, 68 og 77, på Artillerivej.

Johanne Fabricius

Fra: Ninahojsteen@hotmail.dk
Sendt: 26. september 2024 21:47
Til: Johanne Fabricius
Emne: [EKSTERN] [Johanne Fabricius] Høringssvar Metrolinje 5

Nina Højsteen sendte en meddelelse via kontaktformularen på https://blivhoert.kk.dk/node/64791%3Ffbclid%3DIwY2xjawFiknxleHRuA2FlbQIx....

Hvad gør et byområde værd at bo i? For mig er svaret klokkeklart: Nærhed til grønne områder. Og det er jeg bestemt ikke alene om at mene. Det har Københavns Kommune selv undersøgt og fået samme svar på i flere undersøgelser.

Margretheholm er et af få uspolerede områder i byen, der gør at man som børnefamilie får lyst til at blive i byen. Træer, buske, store græsområder og en bådebro giver mulighed for et børneliv, hvor vores børn ikke sidder indenfor bag en skærm, men er ude og boltre sig. De spiller fodbold, leger gemmeleg eller fanger krabber i havnen.

Margretheholm ligger også lige ud til Lynettens bådeklub. En havn der skaber et unikt miljø og en forening, der bestemt ikke er mange af så tæt på centrum. Og som også giver unge og voksne københavnere mulighed for at engagere sig i foreningslivet og dyrke en sund fritidsinteresse.

Ved at placere en højbane midt på Margretheholm ødelægger man et unikt område.

I politikere har et kæmpe ansvar for at bevare byens natur og små unikke oaser. Det er de oaser, der gør København værd at leve i.
Lad nu være med at spolere endnu et fantastisk unikt område! Lad nu være med at begå de samme fejltagelser igen og igen.

Tænk langsigtet!

Tænk desuden på den støj beboerne i Udsigten må leve med, hvis I vælger en højbane.

Angående høring om metroen på Magretheholmen

Den nuværende plan for metroen her på Magreteholmen vil ødelægge nærmiljøet og livet herude på holmen. Lystbådehavnen som med planen vil blive lukket, er en vigtig del af områdets nærmiljø og er samlingssted for områdets beboere. Ligeledes er de grønne områder, som metrobyggeriet også vil ødelægge, vigtige rekreative områder for os beboere, men specielt for børnene i området. Både børn og voksne nyder de grønne områder og havnen til bl.a. badning, boldspil og leg. Havnen er også vital for de mange sejlere, der benytter havnen, og som er med til at skabe liv herude.

Man hører tit om, at det er vanskeligt at skabe byliv og aktivitet i de nybyggede boligområder, hvilket bl.a. er tilfældet i Ørestaden. Men her på Magreteholmen er det lykkedes. Der er masser af liv og aktiviteter, men det planlagte metrobyggeri, vil ødelægge det liv og grønne nærmiljø for alle os beboere, som vi holder meget af og har stor glæde af i hverdagen.

Borgmester Frank Jensen har tidligere lovet, at der i forbindelse med metrobyggeriet "intet ville ske med Margretheholmens havn". Vores politikere må holder, hvad de lover. Hertil holder argumentet om, at det er dyrere med metroen under jorden, ikke. Det er set igen og igen, at store byggeprojekter ikke holder budgettet alligevel, men gang på gang bliver dobbelt, hvis ikke tre gange så dyrt. Jeg tror derfor ikke på, at det ender med at være billigere at lægge metroen over jorden. Hertil vil jeg også tilføje at alt ikke kan måles i penge. Det liv og miljø, der vil blive ødelagt herude, har også en stor værdi både for mennesker og dyr.

Derudover vil jeg gerne pointere at hele pointen med en metro er, at den er under jorden. Ellers kan man lige så godt anlægge S-tog eller letbane. Jeg ser heller ingen grund til at anlægge metroen her, hvor der ikke er nogen, der skal af og på. Det ville give mere mening at anlægge metroen ved operaen, hvor der er mange der skal til og fra.

Da vores nærmiljø, byliv og grønne område herude, betyder enormt meget for mig og de andre beboere, håber jeg at der vil blive lyttet til vores høringssvar.

Mvh

Anette Oelrich

Høringssvar vedr. afgrænsning af supplerende MKV (alternativ placering af slutskakt)

Høringsperiode 9. til 30. september 2024

Høringssvar modtaget til høring om afgrænsning af supplerende miljøkonsekvensvurdering vedr. slutskakt nord for København H til metrolinje M5

	Dato	Indsendt af
1	15.09.2024	Thomas Møgelmose
2	17.09.2024	Thomas Anfinn Joensen
3	17.09.2024	Morten Stryhn
4	18.09.2024	Bispebjerg Lokaludvalg
5	19.09.2024	Eva Marie Møller
6	20.09.2024	Vanløse Lokaludvalg
7	23.09.2024	Tonny Juul
8	24.09.2024	Rosita Flyger
9	26.09.2024	Astrid Bekker
10	26.09.2024	Vesterbro Lokaludvalg
11	27.09.2024	Casper Thorsøe, CTVP Media
12	27.09.2024	Brønshøj-Husum Lokaludvalg
13	30.09.2024	Kristian Alex Larsen
14	04.10.2024	Miljøstyrelsen

Svar til: Høring 65314 af: Thomas Møgelmose

APPLICATION DATE
15. september 2024

SVARNUMMER
1

INDSENDT AF
Thomas Møgelmose

BY
KØBENHAVN K

POSTNR.
1436

ADRESSE
Halvtolv 25 2. tv

HØRINGSSVAR
Ved at føre Metroen over Lystbådehavnen som en højbane ødelægges en væsentlig del at en unik havn. Havnen er bygget op ved frivillig arbejdskraft, og den er vedligeholdt af nye medlemmer pligtarbejde (80 timer), så medlemmerne har et følelsesmæssigt forhold til havnen. Højbanen vil fjerne flere medlemmers pladser. De øvrige som ikke må flytte får en trist udsigt til en togbro.
DERFOR TUNNELLØSNINGEN

Svar til: Høring 65314 af: Thomas

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
2

INDSENDT AF
Thomas

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Thomas Anfinn Joensen

BY
Frederiksberg

POSTNR.
2000

ADRESSE
Emil Slomanns Vej 1B, 2. tv.

HØRINGSSVAR

Jeg studser blot over at der ikke er lagt en station på Langelinie i promenaden.

Det er oplagt i forhold til udluftning af tunnelen efter et langt stræk under vand.
Det er et oplagt sted for krydstogtturister, som skal videre ind i byen og måske helt ud til lufthavnen.
Det er også oplagt for alle københavnere, som ønsker en dejlig tur langs havnefronten, som kan starte eller slutte med en is og kaffe mv.
Københavns kommune ejer den jordfyldte promenade via By & Havn, så der er heller ingen hindring.

Svar til: Høring 65314 af: Morten Stryhn

APPLICATION DATE
17. september 2024

SVARNUMMER
3

INDSENDT AF
Morten Stryhn

BY
København SV

POSTNR.
2450

ADRESSE
Kenny Drews Vej 87, 3 tv

HØRINGSSVAR

Ja tak!

Selvfølgelig skal vi ændre slutskakten, så det er muligt at lave en station ved Gammel Kongevej. Når man ser kortet over metrodækningen ved 600 m radius fra stationerne, er der et "hul" i dækningen omkring Gammel Kongevej, som også er et sted med mange beboere, arbejdspladser og tæt på aktiviteter.

Så det burde være en no-brainer - og derfor JA TAK!

Svar til: Høring 65314 af: Alex Heick

APPLICATION DATE
18. september 2024

SVARNUMMER
4

INDSENDT AF
Alex Heick

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Bispebjerg Lokaludvalg

BY
København NV

POSTNR.
2400

ADRESSE
Rentemestervej 76, 2. sal

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede høringssvar

MATERIALE:
bispebjerg lokaludvalg. hoeringssvar vvm metro m5.pdf

bispebjerg_lokaludvalg._hoeringssvar_vvm_metro_m5_0.pdf

Teknik og Miljøforvaltningen

16. august 2024

Bispebjerg Lokaludvalgs høringssvar: VVM Metro M5

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på denne høring, som har været drøftet i et underudvalg i lokaludvalget samt til et lokaludvalgsmøde. Herudover bygger nærværende høringssvar på tidligere borgerinddragelse – bla. borgermøder i efteråret 2022 og 2023 med cirka 100 deltagende borgere.

Generelle bemærkninger

Miljøkonsekvensrapporten viser de væsentligste påvirkninger af trafik, støj, og biodiversitet i anlæg og i drift. Rapporten synes fornuftig og retvisende.

Den vedrører forskellige forslag til ruter, som alle løber gennem områder, som allerede synes at være yderst velforsynede med Metro. Prognoserne peger på, at der alligevel vil være et fornuftigt passagergrundlag også for M5, og vi må da håbe, at det kommer til at passe.

Selvfølgeligt skal der være metro til Lynetteholmen, når og hvis den er etableret, men det kunne sådan set løses enklere ved kun at etablere en metro mellem Lynetteholmen og Østerbro Station. Det ville virke besparende på økonomi og enhver miljøkonsekvens samt opfylde formålet om servicering af Lynetteholmen.

Alt dette foregår dog milevidt fra den Nordvestlige trediedel af København, hvor der ikke er metro.

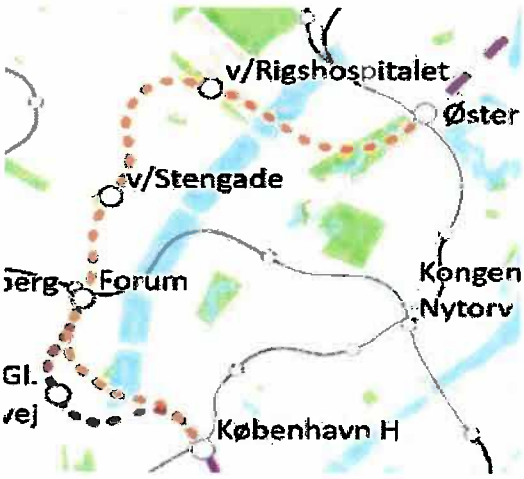
Perspektivanalysen

M5 kunne dog potentielt få betydning for en fremtidig metro til vores bydel.

Perspektivanalysen er udarbejdet samtidig med VVM undersøgelsen. Den ser på de økonomiske og trafikale effekter ved at lukke M5 som en metroring samt på mulighederne for at lave et afgreningskammer mod de nordlige bydele.

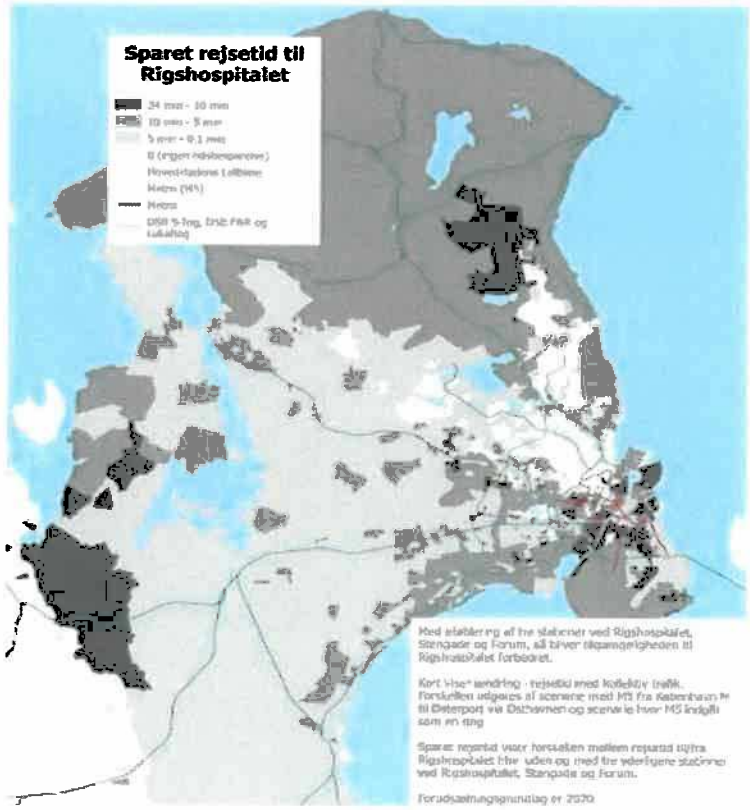
Generelt er perspektivanalysens detaljeringsgrad lavere end miljøkonsekvensvurderingen, men den er langt mere perspektivrig for os.

Det er undersøgt, at der kan etableres et afgreningskammer mod Brønshøj/Nordvest ved ByOasen i De Gamles By, der vil koste 0,6 mia. kr, og ved Amorparken ved Rigshospitalet, som vil koste 0,5 mia. kr.



Der er en anlægsteknisk og økonomisk fordel ved at anlægge strækningen samtidig med etape 2. Fordelene er bl.a. en økonomisk og miljømæssig besparelse i omkostningstunge anlægselementer knyttet til endestationen ved Østerport, hvor der ved etablering af en ring ikke vil være behov for at etablere stopspor og en slutskakt. Desuden vil der være store besparelser på bl.a. mobiliseringsomkostninger (organisation, metroarbejdsplads mm.)
Besparelsen ved at etablere strækningen som en del af etape 2, fremfor som selvstændig 3. etape, er på overordnet perspektivniveau vurderet til at være i størrelsesordenen ca. 0,5 mia. kr.

Analysen viser, at de tre nye M5 Ring-stationer giver ca. 28.000 flere daglige påstigere i 2050 ift M5 uden en ringforbindelse.
Med en metrolinje på strækningen betjenes Rigshospitalet på Østerbro, som er hospital for hele regionen med næsten 10.000 ansatte og knap 1 mio. ambulante patienter pr. år.
Metrobetjening af Rigshospitalet har en væsentlig regional effekt, da rejsetiden til hospitalet med kollektiv transport forbedres markant. Rejsetiden fra Rigshospitalet til Østerport er beregnet til ca. 2 minutter og til København H ca. 6 minutter. Rejsetiden med bus i dag er ca. 19 minutter fra København H til Rigshospitalet og ca. 22 minutter mellem Østerport og Rigshospitalet med 2 - 3 skift.
Det er beregnet, at en station ved Rigshospitalet forventes at få ca. 8.000 daglige påstigere i 2050. Det er næsten lige så mange påstigere, som metrostationen på Rådhuspladsen har i 2024.



Lokaludvalgets bemærkninger
Vi glæder os især over indholdet i perspektivanalysen. Det er nu indlysende, at en servicering af Rigshospitalet har en enorm effekt i passagertal, hvilket ville kunne sikre, at prognoserne om et fremtidigt økonomisk bæredygtigt passagergrundlag med større sandsynlighed vil gå i opfyldelse.
Desuden vil det spare transporttid for det halve af Sjælland! En metroservicering af Bispebjerg hospital, som snart står færdigt som superhospital, vil indlysende have nogenlunde de samme effekt, hvis en fremtidig etape føres den vej fra Rigshospitalet.
Lokaludvalget noterer sig samtidig, at der er store besparelser arbejdspladsmæssigt ved en ringmetro.
At etablere et afgreningskammer mod de nordlige bydele koster selvfølgelig noget, men der er penge at spare ved at undgå de store omkostninger til arbejdsplads, når man i stedet har at gøre med en ring metro.
Og det store og enormt kostbare boremaskineri, som ellers destrueres efter endt brug, ville kunne parkeres i afgreningskammeret klar til næste etape, når der en dag bliver grundlag herfor.

Lokaludvalget noterer sig da også med stor glæde de mange protokolbemærkninger fra partierne, da sagen blev præsenteret for ØU/BR.
Vi glæder os over, at målet om metroservicering til de nordlige bydele efterhånden er blevet så present i politikernes bevidsthed!
De præsenterede forslag er uforløste. Det er derfor lokaludvalgets ønske, at politikerne beslutter, at M5 laves som en metroRING MED AFGRENINGSKAMMER VED RIGSHOSPITALET under Amorparken.

Lokaludvalget står til rådighed for uddybning af nærværende høringssvar.

Med venlig hilsen



Alex Heick
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Svar til: Høring 65314 af: Eva Marie Møller

APPLICATION DATE
19. september 2024

SVARNUMMER
5

INDSENDT AF
Eva Marie Møller

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Livjægergade 44, 5 th

HØRINGSSVAR

Et af byens grønne områder Østre Anlæg vil blive voldsomt skæmmet, søen midlertidig opdæmmet og man vil ødelægge en af byens vigtige åndehuller.

De skakter der skal graves vil betyde en lang periode med støj og vibrationer og hele byggeriet vil betyde tung trafik. Findes der ikke en anden løsning - og Østerport Metro ligger jo tæt på.

Svar til: Høring 65314 af: Vanløse Lokaludvalg

APPLICATION DATE
20. september 2024

SVARNUMMER
6

INDSENDT AF
Vanløse Lokaludvalg

BY
Vanløse

POSTNR.
2720

ADRESSE
Frode Jacobsens Plads 4, 1. sal

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Vanløse Lokaludvalg.

MATERIALE:
hoeringssvar vedr afgraensningsnotat placering af m5 slutskakt 190924.pdf

hoeringssvar_vedr_afgraensningsnotat_placering_af_m5_slutskakt_190924.pdf

Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen

Høringssvar vedr. afgrænsningsnotat for placering af M5 slutskakt

19. september 2024

Sagsnr.
2024-0317704

Dokumentnr.
2024-0317704-1

Sagsbehandler
Anne Christine Dahl-Hansen

Vanløse Lokaludvalg har i bydelsplan for Vanløse fokus på at det er attraktivt at lade bilen stå, så kollektiv, miljøvenlig og bæredygtig transport bliver et lettere valg – både for os i Vanløse og for de mange, der rejser gennem bydelen hver dag.

Adgangen til den offentlige transport er en væsentlig faktor i arbejdet med en mere bæredygtig trafikudvikling, og vi har et løbende fokus på at understøtte en god og sammenhængende kollektiv trafik til alle dele af Vanløse og til de omkringliggende bydele. Vi ønsker, at flere gør brug af kollektive og bæredygtige transportformer, og at der i fremtiden er etableret flere attraktive, grønne forbindelser til omegnskommunerne.

På den baggrund ønsker lokaludvalget at pointere vigtigheden i, at der i forbindelse med M5 planlægges efter muligheden for på sigt at lukke metrolinjen som en ring med stop ved Rigshospitalet og et afgreningskammer herfra nordpå til en kommende "hospitalsmetro" over Bispebjerg hospital via Vanløses østlige del og de mange fritidsfaciliteter omkring Grøndal Multicenter og Bellahøj svømmehal og videre til Herlev hospital.

Venlig hilsen

Jan Lindboe
Forperson for Vanløse Lokaludvalg

VANLØSE LOKALUDVALG
Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg

Frode Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN nummer
5798009800435

www.vanloeselokaludvalg.kk.dk

Svar til: Høring 65314 af: Tonny Juul

APPLICATION DATE
23. september 2024

SVARNUMMER
7

INDSENDT AF
Tonny Juul

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Dag Hammarskjölds Allé 29, 3. th.

HØRINGSSVAR
Forberedelse for lukningen af M5-ringen er oplagt.
Lynetteholmen har jo lange udsigter, så hvorfor ikke starte ved hovedbanegården og gå med uret:

1. Hovedbanegården
2. Forum
3. v./Stengade
4. v./ Rigshospitalet
5. Østerport
6. Lynetteholmen
7. osv.

Rækkefølgen kommer nok til bedre at passe med etableringen af Lynetteholmen.
Og kommer Lynetteholmen ikke, får Rigshospitalet i alle tilfælde et tiltrængt løft af betjeningen med kollektiv trafik.

Svar til: Høring 65314 af: Rosita Flyger

APPLICATION DATE
24. september 2024

SVARNUMMER
8

INDSENDT AF
Rosita Flyger

BY
København, Danmark

POSTNR.
2300

ADRESSE
Axel Heides gade 5B, 3.sal tv.

HØRINGSSVAR

En metro (M5) i Axel Heides Gade er en meget dårlig ide, og slet ikke nødvendig, vi har flere offentlige transportmidler bus, S-tog, Metro og Havnebus i nærheden. Gaden har i øvrigt smukke høje træer som skal bevares ! Endvidere er gaden en cykel-gade som bruges af flere tusinde cyklister dagligt. Beboerne i Axel Heides Gade vil blive plaget af røg. støj og møj i flere år, som ødelægger livskvaliteten dag og nat. Det er en meget dyr løsning for Københavns kommune's borger.

Svar til: Høring 65314 af: Astrid Bekker

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
9

INDSENDT AF
Astrid Bekker

BY
København Ø

POSTNR.
2100

ADRESSE
Emdrup Vænge 14

HØRINGSSVAR

Der er tale om et meget smukt historisk område, som mange mennesker ofte bruger, fordi stedet er varieret, grønt og fredfyldt.

Historiens vingesus mærkes tydeligt, hvorfor det vil være ubærligt at påvirke / ødelægge Østre Anlæg.

Svar til: Høring 65314 af: Vesterbro Lokaludvalg

APPLICATION DATE
26. september 2024

SVARNUMMER
10

INDSENDT AF
Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Vesterbro Lokaludvalg

BY
Københavns V

POSTNR.
1758

ADRESSE
Lyrskovgade 4, 4

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. Metro M5 med skakt/station ved Gammel Kongevej.

Vesterbro Lokaludvalg har behandlet de to høringer samlet på vores Lokaludvalgsmøder, samt vores Teknik- og Miljøudvalgsmøder. Vi har ligeledes deltaget i et lokalt møde med lokale borgere på Indre Vesterbro.

Vores høringssvar vil overordnet behandle de to høringer samlet – og kan derfor indgå i behandlingen af begge høringer.

1. Helt overordnet er der behov for at lade en uvildig enhed belyse hvorvidt det er fornuftigt at bygge Metro i København med den størrelse, der hidtidigt er bygget i. Når det allerede nu er nødvendigt at planlægge og bygge yderligere linjer i vores gode men dog forholdsvist lille hovedstad, så er det jo fordi de realiserede linjer, stationer og tog er for små – og kapaciteten derfor er for ringe.
   I stedet for at arbejde videre på dette forkerte grundlag, så bør der nu ses på, om det ikke var på tide at bygge stationer og tog store nok til fremtidens København – og københavnere. Og her er det nok nødvendigt, at lade friske øjne se på disse udregninger.

   Placeringen af stationen i Reventlowsgade er forkert – og det af flere årsager.

2. Det har nu vist sig, at der kommer til at være massive ombygninger på Indre Vesterbro. I en meget lang årrække. Den afvejning der ligger til grund for at fravælge en realitetsbehandling af

en placering i Bernstorffsgade – nemlig hensynet til de overordnede trafikårer – bør NU afvejes op mod de meget væsentlige problemer, som beboerne (og turisterhvervet) på Indre Vesterbro stilles i udsigt. Problemer der først nu for alvor er afdækket.

3. I vurderingen af Bernstorffsgade bør det indgå, hvordan de mange buslinjer på sigt vil kunne spille sammen med en Metrostation under denne del af hovedbanen. Dette længere sigte bør vejes op mod det trods alt mere kortvarige byggeri af en ny Metrostation på stedet.
   Og dette længere sigte er jo blevet så meget mere aktuelt, fordi der nu planlægges med at lukke for busser på den inderste del af Vesterbrogade. Bernstorffsgade bliver alt andet lige et trafikalt knudepunkt – selvfølgelig bør Metrostationen ligge der.
4. De massive ombygninger på Indre Vesterbro bør tale imod byggeriet af endnu en metrostation her. Når der skal lægges 2,5 år til selve Metrobyggeriet, men samtidigt fortælles, at man kan have andre arbejder sideløbende, - så fremstår det så meget mere uforståeligt, at man allerede nu foretager prøveboringer i lokalområdets smalle gader. Tæller disse prøveboringer med i perspektivet på de 2,5 år – eller på de 12 måneder? Eller er man i realiteten gået i gang med en tredje periode, som så ikke fremgår af de fremlagte papirer?
5. Det fremgår, at der skal rives en del af Hovedbanegården ned.
   Hovedbanegården indgår i det nationale Industrikulturminde - som en af de 25 på landsplan.
   Man kan desværre ikke se hvilken bygning der er tale om.....
   Men det rejser jo spørgsmålet om Kulturministeriet og Københavns Museum er blevet hørt. Er de det?
   Vi kan jo ikke vide hvilken bygning der er tale – men det bør indgå i drøftelsen, at de andre nationale Industrikulturminder stort set alle er under pres i disse år, som en del af processer med byudvikling og transformation. Ser man på Carlsberg er der tale om væsentlig overbebyggelse rundt om de efterladte bygninger. Netop fordi Københavns Hovedbanegård stadig er i brug bør der derfor i videst muligt omfang satses på en bevaring i sin helhed.
   Skulle der blive taget beslutning om at gennemføre byggeriet i Reventlowsgade, så bør det måske indgå i projektet, at genopbygge denne bygning – måske fordi vi jo ikke kan vide hvilken bygning der er tale om. I hvilken udstrækning vil en nedtagning og genopbygning komme på tale? Er dette regnet ind i Miljøkonsekvensvurderingen?

6. Det virker fornuftigt at planlægge med en løsning, der kan binde banen sammen. Men det virker underligt, at bygge en station/skakt ved Gammel Kongevej, uden at tage denne i brug. Hvis man bygger stationen/skakten bør man selvfølgelig også tage den i brug.
   Og her bør afstanden mellem stationen så indgå i beregningerne af rentabilitet, passagerantal og Miljøpåvirkning. Også placeringen af stationen ved Hovedbanegården.

   Ved Metrocityringens planlægning blev vi på Vesterbro oplyst om, at afstanden mellem Litauens Plads og Hovedbanegården ville blive for kort – her var kun 800 meter. Dette var blandt andet årsagen til, at Carlsberg ikke kunne få sin egen station.

   Det virker underligt, at man nu kan planlægge med 560 meter fra en station i Reventlowsgade til en station på Gammel Kongevej. At passagerantallet og miljøpåvirkningen vil kunne argumentere for dette.

   På denne baggrund vil vi i Vesterbro Lokaludvalg vende os mod en placering af Metrostationen i Reventlowsgade – og fortsat argumentere for en placering i Bernstorffsgade.

Med venlig hilsen
Thomas Egholm
Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Svar til: Høring 65314 af: Casper Thorsøe

APPLICATION DATE
27. september 2024

SVARNUMMER
11

INDSENDT AF
Casper Thorsøe

VIRKSOMHED / ORGANISATION
CTVP Media

BY
København S

POSTNR.
2300

ADRESSE
Ved Amagerbanen 15

HØRINGSSVAR

Vi har drevet virksomhed på Ved Amagerbanen 15 siden 1988. Vi ser meget frem til at få en metrostation ved Prags Boulevard øst. Dette vil tilføje området endnu mere fleksibilitet med at komme rundt i København, hvilket er til stor gavn for området. Da området stadig er lidt afskåret fra resten af byen.

Ligeledes vil vi se frem til, hvis der skulle på sigt komme en metro forbindelse til Malmø.

Svar til: Høring 65314 af: Brønshøj-Husum Lokaludvalg

APPLICATION DATE
27. september 2024

SVARNUMMER
12

INDSENDT AF
Brønshøj-Husum Lokaludvalg

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Kobbelvænget 65

HØRINGSSVAR

Hermed høringssvar fra Brønshøj-Husum Lokaludvalg

MATERIALE:
hoeringssvar om afgraensning af supplerende miljoekonse-kvensrapport vedr. slutskakt for m5 1. etape.pdf

hoeringssvar_om_afgraensning_af_supplerende_miljoekonse-kvensrapport_vedr._slutskakt_for_m5_1._etape.pdf

BRØNSHØJ-HUSUM
LOKALUDVALG

KØBENHAVNS KOMMUNE

Høring om afgrænsning af supplerende miljøkonsekvens-rapport vedr. slutskakt for M5, 1. etape.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har længe kæmpet for bedre og mere attraktive forbindelser til og fra vores lidt underforsynede bydel, så hurtig og effektiv kollektiv transport bliver det hurtige og lette valg.

Brønshøj-Husum oplever meget trængsel på Frederikssundsvej bla. fra Herlev og til/fra centrum, som der på længere sigt skal findes en bæredygtig løsning på.
Vi ønsker, at flere gør brug af kollektive og bæredygtige transport-former, og at der i fremtiden er etableret flere attraktive, grønne for-bindelser til omegnskommunerne.

På den baggrund ønsker lokaludvalget at pointere vigtigheden i, at der i forbindelse med M5 planlægges efter muligheden for på sigt at afslutte metrolinjen som en ringmetro med stop ved Rigshospita-let og et afgreningskammer på linjen. Enten her ved Rigshospita-let/Amorparken eller ved ByOasen i De Gamles By og herfra nordpå til en kommende "hospitalsmetro" over Bispebjerg hospital og f.eks. via Bellahøj og Brønshøj Torv.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg ser store perspektiver i og anser det af stor vigtighed, at den kommende by i Tingbjerg med multihal kan kobles på metronettet ind til byen og ud til Ring III med letbane og P&R ved Herlev hospital.

Brønshøj-Husum Lokaludvalg har drøftet og besluttet dette hørings-svar på offentligt møde i lokaludvalget d. 26.09.24.

Dato: 26.09.24

Sagsnr.: 2024-0320134

Sekretariatet for Brønshøj-Husum Lokaludvalg
Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

EAN-nummer
5798009800275

www.2700lokaludvalg.dk

På vegne af Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Christoffer Rosenkrands, forperson

David Grolin, forperson for lokaludvalgets Byudviklingsudvalg

Svar til: Høring 65314 af: Kristian Alex Larsen

APPLICATION DATE
30. september 2024

SVARNUMMER
13

INDSENDT AF
Kristian Alex Larsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION
Suppleant for Alternativet i Lokaludvalget for Brønshøj-Husum

BY
Brønshøj

POSTNR.
2700

ADRESSE
Smørumvej 243, 1.tv.

HØRINGSSVAR

Jeg har på mødet i Lokaludvalget for Brønshøj-Husum den 26. september 2024 givet udtryk for, at metroen ikke bør forlænges til Brønshøj. "Kommunen bør i stedet investere i langsigtede løsninger, der kan etableres på kort sigt, dvs. bus. Problemet med Frederikssundsvej kan ikke vente." Fire andre af LU´s medlemmer tilsluttede sig dette.

Problemet med Frederikssundsvej er, at vejstrækningen er overfyldt med trafik, og at der i lange tidsrum er langsom køkørsel i begge retninger. Når Bystævneparken og Tingbjerg er færdigudbygget, forventer man i følge VVM-redegørelsen for Bystævneforbindelsen, at tilgangen af biler til Frederikssundsvej vil stige med mere end 50% Det vil nødvendigvis betyde, at trafikken bryder helt sammen. Derfor skal der snarest findes en løsning, der gør det muligt at transportere mange flere mennesker på en måde, der optager væsentlig mindre plads.

Venlig hilsen Kristian Alex Larsen

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Til Trafikstyrelsen

Arter og Naturbeskyttelse
J.nr. 2023 - 14175
Ref.: savih/pernr
Den 01-10-2024

Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse vedr. projekt om alternativ placering af en slutskakt til metrolinje M5

Miljøstyrelsen læser af afgrænsningsnotatet, at en væsentlighedsvurdering af natura-2000 områderne N141 "Brobæk Mose og Gentofte SØ" og N142 "Vestamager og havet syd for" vil blive inkluderet i miljøkonsekvensrapporten. Miljøstyrelsen bemærker, at N142 er navngivet "Saltholm og omliggende hav i Øresund" mens N143 er navngivet "Vestamager og havet syd for". Dertil kan Trafikstyrelsen overveje, at redegøre for hvorfor N143 ikke medtages i en væsentlighedsvurdering af natura-2000 området.

Miljøstyrelsen bemærker også, at der ved projektområdet er en § 3 sø samt registrerede observationer af flagermus i området på Arter.dk. Derfor bør emnet om natur, flora og fauna ikke grænses ud og Trafikstyrelsen kan derfor overveje at tydeligøre, hvad der menes i afgrænsningsnotatet i afsnit 6.1.

Med venlig hilsen

Sarah Vig Hansen og Pernille Raun Klausen
Biolog | Arter og Naturbeskyttelse

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

[Navn og Adresse - Brug F11 for at komme fra et felt til et andet]

Erhverv
J.nr.
Ref.
Den

Høringssvar fra Erhverv vedr. slutskakt for metrolinje M5, 1. etape

Bemærkninger til afgrænsningsnotatet.

Støj og vibrationer:

a) Afsnit 5.1: Det følgende fremgår af notatet: *"Den geografiske afgrænsning er som udgangspunkt begrænset til undersøgelsesområdet. Det kan dog for visse af miljøemnerne være nødvendigt at se på miljøpåvirkninger længere væk end undersøgelsesområdet. Dette gælder blandt andet for trafik, støj og vibrationer".*
Miljøstyrelsen er enig i, at undersøgelsesområdet, vist på figur 3, bør udvides i forhold til påvirkninger fra støj og vibrationer.

b) Afsnit 6.13: Det vurderes i notatet, at *"Støj fra tunnelboremaskinens passage vil være kortvarig (1-2 dage) og vurderes derfor ikke at være væsentlig"*. Miljøstyrelsen vurderer, at omfanget af tunnelboremaskinens støjpåvirkning bør vurderes, så det er muligt at orientere berørte naboer i tilfælde af støjende og evt. særligt støjende aktiviteter.
Det samme gør sig gældende vedr. påvirkning fra vibrationer.

Luft:

a) I forbindelse med vurdering af luftkvalitet gør Miljøstyrelsen opmærksom på, at EU kommissionen har fremsat forslag til revideret Luftkvalitetsdirektiv, der forventes vedtaget i efteråret 2024. I det reviderede direktiv er grænseværdierne forslået skærpet fra 2030 for både partikler og NO_2.

b) I notatet vurderes det, at *"Eventuelle påvirkninger af luftkvaliteten fra støv i metrotunnelen i drift vurderes kvalitativt"*. Miljøstyrelsen henviser til Metroselskabets egne målinger fra den eksisterende metro, som bør overvejes inddraget i vurderingen.

Med venlig hilsen

Lasse Christner Månsson
Erhverv

J.nr. 2023-14174
Ref. jomly
Den 4. oktober 2024

Høringssvar vedr. afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for slutskakt for M5

Den forestående miljøkonsekvensrapport skal redegøre for, at slutskakt for M5 kan gennemføres i overensstemmelse med den bindende danske vandplanlægning og den bindende danske havstrategi, herunder at de medfølgende anlægs- og driftsmæssige aktiviteters miljøpåvirkning ikke vil lede til tilstandsforringelse og/eller hindring af målopfyldelse.

Vurdering af påvirkning af målsatte vandforekomster (vandplanlægningen)
Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde redegørelser for projektets påvirkninger (negative og positive) af alle direkte og indirekte berørte målsatte overfladevande og grundvandsforekomster, som følge af projektets anlægs- og driftsmæssige aktiviteter. Vurderinger skal baseres på den aktuelle miljøtilstand for de konkrete vandforekomster og omfatte redegørelse for påvirkning (og evt. ikke-påvirkning) af de kvalitetselementer, der konstituerer god tilstand, herunder om påvirkningerne kan medføre tilstandsforringelse eller hindring af målopfyldelse i hver af de berørte målsatte vandforekomster.

Vurdering af påvirkning af havområder (havstrategien)
Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde redegørelse for projektets påvirkninger (negative og positive) af alle berørte havområder omfattet af havstrategien, som følge af projektets anlægs- og driftsmæssige aktiviteter. Vurderinger skal omfatte redegørelse for påvirkning (og evt. ikke-påvirkning) af de deskriptorer, der konstituerer god miljøtilstand i det konkret berørte havområde.

Generelt om vurderinger af overensstemmelse med vandplanlægningen og havstrategien
Det anbefales, at redegørelser for projektets påvirkninger og vurdering af, om projektet kan gennemføres i overensstemmelse med henholdsvis vandplanlægningen og havstrategien fremgår af særskilte afsnit, dedikeret til henholdsvis vandplanlægning og havstrategi, i den forestående miljøkonsekvensrapport.

Bemærkninger
For bemærkninger til afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten til slutakt for M5, henviser vi til *Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø - MKR - Metrolinje M5*, som blev

Høringssvar vedr. afgrænsning af supplerende MKV (optimeringsforslag)

Høringsperiode 2. til 23. december 2024

Supplerende MKV M5 ang. optimeringsforslag

Høringsdata:

Høringstype: Trafik

Bydel: Hele byen

Høringsperiode: 02. December 2024 til 23. December 2024

Høringsform: Trafik

Svarform: Åben

Resume

Høring om afgrænsning af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. optimeringsforslag for M5.

Høringstekst

Baggrund

Metroselskabet har udarbejdet en række optimeringsforslag til anlæg af Metro M5 og lavet en teknisk gennemgang af anlægsdesignet bl.a. mhp. at optimere linjeføringen og opnå en hurtig og effektiv drift. På den baggrund har Metroselskabet efter § 18 i miljøvurderingsloven ansøgt Københavns Kommune, som er myndighed, om at igangsætte en supplerende miljøkonsekvensvurdering af optimeringsforslagene.

Det fremgår af ansøgningen, at optimeringsforslaget bl.a består i udførelse af stationen v/Prags Boulevard Øst som en højbanestation, med en sporkrydsning nord for stationen og en afgrening til kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) på rampen syd for stationen. Rampen til KVC udføres som en viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen til opfyldningen ud for Amager Strandvej 3. Der gennemføres jordforstærkning til tværtunneler og pumpesumpe ved fem placeringer og der muliggøres etablering af forboret og vibreret spuns ved alle undergrundskonstruktioner fra slutskakten nord for København H til rampen ved Prags Boulevard. Endelig optimeres linjeføringen i forhold til bl.a. dybde samt udjævning af kurver for at opnå hurtig og effektiv drift.

En konsekvens af optimeringsforslagene er, at afgreningskammeret ved Jenagade, samt den mulige variant med afgreningskammer ved Lergravsparken i stedet for ved Jenagade, bortfalder. Metro M5 vil optagemere areal på Kløverparken, men Metroselskabet arbejder også med en smallere højbane, hvilket vil betyde, at Metro M5 samlet set optager mindre areal i Østhavnen. Det bliver muligt at stoppe fase I med stationen ved Prags Boulevard og udskyde beslutning om tunnel eller højbane efter Prags Boulevard til midt 2030'erne uden omkostninger.

Projektet

Den supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdes med udgangspunkt i geografien der fremgår af afgrænsningsnotatet. Har du bemærkninger til afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten? Forud for Metroselskabets udarbejdelse af den supplerende miljø-konsekvensrapport skal Københavns Kommune afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten skal være.

Metroselskabet har udarbejdet et afgrænsningsnotat med selskabetsforslag til, hvilke miljøforhold, der skal beskrives og undersøges nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Til brug for udarbejdelsen af myndighedernes afgrænsningsudtalelse sendes afgrænsningsnotatet i høring hos berørte myndigheder og offentligheden.

Har du forslag til yderligere miljøforhold og vurderinger, der bør indgå imiljøkonsekvensrapporten, kan du indsende dine forslag og bemærkninger på www.blivhørt.kk.dk frem til og med den 23. december 2024.

Det skal bemærkes, at denne høring alene omhandler afgræsningen for den supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende optimeringsforslag for M5. Det er derfor ikke nødvendigt at indsende høringssvar med bemærkninger generelt omkring M5 og til miljøkonsekvensvurderingen for metrolinje M5 fra maj 2024, som var i høring i perioden 1. august- 26. september 2024, og hvor Københavns Kommune er i gang med at behandle høringssvarene.

Du kan læse mere om projektet, forslåede temaer i miljøkonsekvensrapporten og den videre proces i vedlagte høringsbrev.

Relateret materiale

- Høringsbrev
- Afgrænsningsnotat

Kontakt

Specialkonsulent Johanne Fabricius, Ks2n@kk.dk, eller pr. telefon 3053 4226.

Du kan læse mere om miljøkonsekvensvurderingen af Metrolinje M5 her:
https://metrolinjem5.kk.dk/

Bilag vedhæftet høringsmaterialet vil være bagerst i PDF'en

Høringssvar opsummeret

I alt: 9 svar
Borger: 5
Virksomheder: 3
Medarbejdere: 1

Svar afgivet på vegne af andre: 5

Oversigt over høringssvar

ID	Indsendt af	Virksomhed / organisation	På vegne af	Vejnavn	Post nr.	By	Ændret
1	Borger			Sundparken	2300	København S	
2	Virksomhed / organisation	SKANSKA DANMARK A/S	Skanska Danmark A/S	Havneholmen	2450	København SV	
3	Medarbejder		Christianshavns Lokaludvalg				
4	Virksomhed / organisation	Københavns Kommune	Vesterbro Lokaludvalg	Borups Allé	2400	København NV	
5	Virksomhed / organisation	Rigspolitiet	Københavns Politi	Polititorvet	1567	København V	
6	Borger		By & Havn	Bolbrovej	2770	Kastrup	
7	Borger			C.F. Richs Vej	2000	Frederiksberg	
8	Borger			Midtdyssen	1441	København K	
9	Borger			Grækenlandsvej	2300	København S	

Høringssvar vedrørende: Supplerende MKV M5 ang. optimeringsforslag

Svarnr.: 1 Borger

Vejnavn: Sundparken

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Det er meget svært at forstå hvad denne høring handler om. Jeg er borger, ikke ingeniør på rådhuset.
Min holdning er at metro skal i jorden punktum slut det er for skrabet over for kommende generationer at pløje byen til med flere højbaner.
Så hvis det overvejes at lave en station om fra planlagt underjordisk til højbane synes jeg bare det skal droppes.
Venlig hilsen

Svarnr.: 2 På vegne af interesseorganisation eller borger Skanska Danmark A/S

Høringssvar:
Vedhæftet er Skanska Danmarks A/S' høringssvar til 'Supplerende MKV M5 ang. optimeringsforslag'

SKANSKA

København Kommune
Rådhuspladsen 1
1550 København V

16. december 2024

Høringssvar til 'Metrolinje M5, 1. etape – Optimeringsforslag Afgrænsningsnotat'
Skanska har med interesse læst *'Metrolinje M5, 1. etape – Optimeringsforslag Afgrænsningsnotat'*.

Skanska er fortaler for M5-projektet, og ser frem til, at en endnu større del af hovedstadsområdet får adgang til metro, når anlægslov for projektet er vedtaget.

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m² grundareal i Kløverparken. Skanska er dermed den næststørste private grundejer indenfor området Københavns Østhavn, for hvilken, der i Principaftale om Lynetteholmen[1] er beskrevet, at de private grundejere skal være med til at finansiere metrobetjeningen af Østhavnen.

Skanska vil først og fremmest genfremsætte nedenstående synspunkter fra Skanskas høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten for M5:

- *Skanska foretrækker tunnel mellem v/ Refshaleøen og v/ Prags Boulevard Øst frem for højbane af hensyn til byudviklingen af området.*

- *Hvis der arbejdes videre med højbane mellem v/ Prags Boulevard Øst og v/ Refshaleøen, anbefaler Skanska, at rampen flyttes ca. 200 meter mod nord for at skabe bedre sammenhæng i området.*

Det er fortsat Skanskas vurdering, at en nedgravet tunnelløsning giver de mest optimale forudsætninger for byudvikling af Kløverparken. Under forudsætning af, at der arbejdes med en højbaneløsning, ser Skanska, at den i afgrænsningsnotatet beskrevne løsning har nogle spændende potentialer, der er værd at undersøge, særligt i relation til at undgå rampeplaceringen midt i området.

Skanska ser imidlertid, at der som konsekvens af den foreslåede løsning, opstår en række indeklemte arealer, hvilke vil være vanskelige at byudvikle, og som kan tænkes at medføre et lavere passagergrundlag for metroen.

Konkret er særligt to arealer berørt:

- Et areal mellem den forventede forlængelse af Amager Strandvej og metroens tracé, der er for smalt ift. en ideel byudvikling.

- Et indeklemt areal mellem rampen, Prags Boulevard og byggemarkedet på matr.nr. 473, Amagerbros Kvarter, København, som ikke hænger sammen med den øvrige by, og måske kun vil kunne udvikles som en del af erhvervsområdet ved Oliehavnsbroen.

[1] https://www.trm.dk/media/qabcpcgw/principaftalepdf.pdf

Med baggrund i ovenstående foreslår Skanska, at der undersøges et østligere tracé, end hvad der er lagt op til i afgrænsningsnotatet. Nederst i dette høringssvar er vedlagt en illustration, der viser en sådan parallelforskydning af det i afgrænsningsnotatet beskrevne tracé.
Skanska ser, at det østligere tracé har tre store fordele:

- Arealet mellem forlængelsen af Amager Strandvej og rampen udvides, hvilket medfører at der er plads til en fuld karré mellem disse. Dette muliggør en bedre arealanvendelse og vil herudover sikre muligheden for en bedre byudvikling med bylivsskabende funktioner på begge sider af Amager Strandvejs forlængelse.

- Arealet der er indeklemt mellem rampen og matr.nr. 473, Amagerbros Kvarter, København minimeres. Ideelt set dog således at det fortsat er muligt at etablere en koteletgrund med indkørsel fra Oliehavnsbroen.

- Den kommunalt ejede matr.nr. 4192, Sundbyøster Kvarter, København berøres i mindre grad af viadukten mod Prøvestenen og vil bedre kunne anvendes rationelt.



Illustration: Parallelforskudt østligt tracé for den sydlige rampeløsning

Med venlig hilsen
Skanska Danmark A/S

Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør

Daniel Bro Kristensen
Forretningsudviklingschef

Svarnr.: 3 På vegne af interesseorganisation eller borger Christianshavns Lokaludvalg

Høringssvar:
Supplerende MKV for M5 ang. optimeringsforslag

Optimeringsforslaget har store konsekvenser for Christianshavn og især Margretheholm.

Christianshavns Lokaludvalg er stærkt imod, at metrostationen Prags Boulevard Øst ændres fra en tunnelstation til en højbane station.

Vi er ligeledes imod udskydelsen af beslutningen om tunnel- eller højbaneløsning fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen/Lynetteholm.

Det vil betyde årelang uvished for de 2.000 beboere på Margretheholm og alle, der har både og værksteder i Margretheholm Havn.

Hvis Prags Boulevard Øst station ændres til en højbanestation, frygter vi, at beslutningen så allerede er taget for en højbaneløsning op mod Margretheholm og Refshaleøen/Lynetteholm.

Ved at lave en højbanestation og opdele og udskyde beslutningen om strækningen nord for Prags Boulevard, tilsidesætter man argumenterne imod netop højbanen.

Højbaneløsningen ved bebyggelsen Margretheholm og Margretheholm Havn har vi udførligt argumenteret imod i vores høringssvar om miljøkonsekvensvurderingen af M5-linjen (vedlagt).

Det er vel muligt at lave en Prags Boulevard-metrostation i en mindre dyb tunnel eller i terræn, som skitseret i den oprindelige miljøkonsekvensvurdering fra maj 2024?

Med venlig hilsen

Jette Philipsen,
1. næstforperson i Christianshavns Lokaludvalg

Svarnr.: 4 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Lokaludvalg

Høringssvar:
Vesterbro Lokaludvalg har debatteret forholdene omkring afgrænsning af indholdet af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. optimeringsforslag for M5.

Særligt er vi faldet over valget af at få belyst, at "Der gennemføres jordforstærkning til tværtunneler og pumpesumpe ved fem placeringer og der muliggøres etablering af forboret og vibreret spuns ved alle undergrundskonstruktioner fra slutskakten nord for København H til rampen ved Prags Boulevard."

Vi har deltaget i beboermøder på Indre Vesterbro, og har efterfølgende haft dialog med beboerne. På denne baggrund vil vi derfor udtale følgende:

Vi ønsker at påpege, at der under byggeriet af Metrocityringen var store problemer med stabiliteten af den jord, som husene i den indre del af Vesterbro står på. Sammenfald af jord og sand, nedskridninger af sand i byggeriets grave etc. har efterladt store dele af bygningsmassen med sætningsskader. Både pludseligt og efterfølgende. Og dette på trods af, at bygningerne som en del af disse pludseligt opståede skader er blevet understøttet med

store mængder beton. Det virker som om, at der stadig er noget der arbejder under husene. Vesterbro Lokaludvalg ønsker derfor de fysiske forhold så vidt muligt fuldt belyst inden byggeriet går i gang.

Dette gælder også de juridiske spørgsmål om ansvar for byggeriet og de skader der senere må opstå på bygninger. Store dele af bygningsmassen er byfornyet af Københavns Kommune og staten, og det virker derfor underligt, at man i retssagerne – mellem Metro og By&Havn på den ene side og beboere på den anden side – kan henholde sig til, at det er beboernes private opgave at have sikret, at bygningerne kan holde til, at det offentlige bygger i nærheden. Det offentliges hårdhændede og ansvarsfraskrivende fremfærd i retssalene har efterladt beboerne med indtrykket, at man ikke kan stole på retfærdighed. Også af denne årsag bør dette nye valg af gravemetode belyses med stor grundighed.

Med venlig hilsen
Thomas Egholm
Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Svarnr.: 5 På vegne af interesseorganisation eller borger Københavns Politi

Høringssvar:
Se vedhæftede høringssvar fra Københavns Politi.

KØBENHAVNS
POLITI

POLITI

KØBENHAVNS KOMMUNE
Borups Allé 177
2400 København NV

Dato: 19-12-2024
Sags nr: 2024-150517
Dokument nr.: 2414417
Sagsbehandler: Nanna Schubert Jensen

KØBENHAVNS POLITI
ADM Juridisk afdeling

Politigården
1567 København V

Tlf.: 114 eller 33141448
E-mail: kbh@politi.dk
CVR nr.: 17143611

Besvarelse af høring om afgrænsning af indholdet af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. optimeringsforslag for M5

Ved e-mail af 2. december 2024 har Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune anmodet Københavns Politi om eventuelle bemærkninger til afgrænsningsnotatet udarbejdet af Metroselskabet, idet Metroselskabet på baggrund heraf skal udarbejde en supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. optimeringsforslag for M5.

Københavns Politi har forstået, at Metroselskabets optimeringsforlag omfatter ændringer ved Prøvestensbroen, idet en rampe til kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC) udføres som en viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen.

Københavns Politi har for så vidt angår afgrænsningsnotatets punkt 6.11, bemærkninger til, at metroprojektet kan have indvirkninger på fremkommeligheden som følge af afspærringer omkring byggepladsen, herunder på Prøvestensbroen. Københavns Politi bemærker i den forbindelse, at det vurderes væsentligt, at transportruter for politi og brandvæsen fastlægges.

Med venlig hilsen

Ida Sørensen
stabschef

Svarnr.: 6 På vegne af interesseorganisation eller borger By & Havn

Høringssvar:
Se vedhæftede høringssvar.

BY&HAVN

Blivhoert.kk.dk

Udviklingsselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

Høringssvar – Høring af Supplerende MKV M5 ang. optimeringsforslag

20. december 2024
S-20221023-1393
D-20241220-379764

RAJ@byoghavn.dk

By & Havn er grundejer af vejen Prøvestensbroen og hertil kommer, at By & Havn er medejer af Copenhagen Malmö Port (50 pct.), som bl.a. er operatør af erhvervshavnen på Prøvestenen.

Den supplerende MKV M5 beskriver, at rampen til kontrol- og vedligeholdelsescenteret udføres som en viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen. I den sammenhæng vil By & Havn gøre opmærksom på, at frihøjden under viadukten ved Prøvestensbroen ikke må hindre transporten af gods og varer til og fra erhvervshavnen på Prøvestenen.

I øvrigt henvises til By & Havns høringssvar til MKV for M5 af 18. september 2024.

Svarnr.: 7 Borger

Vejnavn: C.F. Richs Vej

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Jeg synes, at den optimerede løsning er et virkelig godt forslag, og det nye højbanedesign vil være en forbedring for Østhavnen. Det er fornuftigt at bygge hele strækningen fra KVC til Refshaleøen som viadukt eller dæmning for at spare både penge og reducere CO_2-udledningen. Som passager vil det også være en fornøjelse at have lidt udsigt under rejsen. Jeg mener ikke at en højbane vil skade

Desuden mener jeg, at det er vigtigt at forberede os på en eventuel Øresundsmetro, og derfor skal afregningskammeret ved Jenagade eller Lergravsparken stadig bygges – måske i en mindre form uden crossover-sporskifte. Uden dette vil det være umuligt at etablere Øresundsmetroen som en del af M5. Selv hvis den ikke bliver realiseret, kan afregningskammeret bruges som pocket-spor eller som en fremtidig forbindelse til KVC, hvilket vil give en mere fleksibel drift.

Derfor vil det være godt hvis en løsning med både afregningskammeret og en højbane ved Prags Boulevard (og gerne videre på højbane hele vejen til Lynetteholmen) bliver miljøvurderet.

Rapporten er lidt uklar omkring, hvordan viadukten fra PRB til KVC skal bygges.
Visualiseringen på side 4 viser to røde linjer, som indikerer to spor, mens teksten på selve billedet siger, at det er en enkeltsporsviadukt. Jeg vil stærkt anbefale, at forbindelsen til KVC bygges med to spor på samme måde som resten af viadukten fra PRB til Refshaleøen.
Forbindelsen til KVC skal, ligesom resten af M5, være klar til 24/7 drift, og derfor skal det være muligt at vedligeholde ét spor, mens det andet er i drift.
Derudover kræver en eventuel Øresundsmetro også to spor på viadukten.

Rapporten nævner på side 8, at åbningsåret 2035 kun gælder for strækningen mellem KH og PRB, og ikke Refshaleøen, som den tidligere MKV angav som endestation for fase 1. Jeg mener, at det er en dårlig idé ikke at inkludere Refshaleøen i den første fase. Refshaleøen har brug for metro allerede nu og med en højbaneløsning bliver prisen til det også holdt ned.

Svarnr.: 8 Borger

Vejnavn: Midtdyssen

Postnr. og by: 1441 København K

Høringssvar:
Høringssvar om afgrænsning af indholdet af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. optimeringsforslag for M5

Min interesse som privatperson er de brede kvaliteter: en bedre by (fx Kløverparken, erhvervsfunktionerne på Prøvestenen og naturværdierne i Prøvestenen Syd), bedre kollektiv transport (en god løsning for M5) og en fornuftig økonomi.
Nedenstående fokuserer på udformningen af området ved Prags Boulevard Øst og perspektiverne for etapedeling og videreførelse af metrolinjen.
-

Optimeringsforslaget indebærer en forenkling af boreprocessen: som jeg forstår det, skal der kun køres én tur med en boremaskine, nemlig fra Vester Søgade til Prags Boulevard.

Økonomiforvaltningens orientering Til Økonomiudvalget af 13-11-2024 pointerer, at "Desuden giver optimeringsforslaget ejerne et bedre grundlag for senere at træffe beslutning om linjeføring og anlægsdesign."

og
"Det bliver muligt at stoppe fase I med stationen ved Prags Boulevard og udskyde beslutning om tunnel eller højbane efter Prags Boulevard til midt 2030'erne uden omkostninger."
Disse formuleringer skaber et indtryk af, at beslutningen holdes åben. Men samtidig rummer forslaget en faktisk beslutning om, at stationen skal bygges som starten af en højbane – og det vil jo i praksis FOREGRIBE denne beslutning.
Eller skal vi forestille os en metrolinje, der kommer op af jorden til en højbanestation, og straks derefter forsvinder ned i jorden igen?

Hvad vil folkeviddet i fremtiden kalde sådan en løsning? Lars Weiss' Forlystelse? Metrorutsjebanen? Wammens Vægelsind?

En beslutning, der i praksis foregriber væsentlig byudvikling (det lidt betændte spørgsmål om højbane) beskrives som "optimering" – og jeg skal som borger nøjes med at kommentere dens "miljøpåvirkning". Det er ikke tilfredsstillende.

Men altså: stationen kan faktisk anlægges i terræn!

° Hvis man kun bygger hertil som første fase, er der ikke noget behov for passage under/over sporet (som jo normalt er grunden til, at man ikke har stationer i terrænniveau). Især med Skanskas ønske om at rykke sporet længere mod øst, så der kun bygges boliger vest for stationen.
° Tekniksporet til KVC kan uden videre løftes herfra op til en viadukt over vejen. (Det vil måske kræve, at stationen flyttes lidt længere mod nord, hvis man vil undgå en sådan rampe midt i stationen, men dermed kommer den jo også tættere på centrum af Kløverparken.)
° En videreførelse som højbane er uden videre mulig.
° En videreførelse som tunnel vil se væsentligt mere elegant ud, hvis der ikke er et par hundrede meter "rutsjebane" metro over jorden.
(Og jeg noterer mig, at Skanska, der formentlig kommer til at bygge i området og bidrage til finansieringen af metroen, klart foretrækker en tunnel. Den vil gøre det muligt både at bygge mere og i en friere byplan, og samtidig give et bedre bymiljø og en højere boligværdi.)
Jeg går ud fra, at cut-and cover, som er langt billigere end en boret tunnel, er den oplagte løsning for en etape 2 gennem et næsten ubebygget område.
(Og jeg vil i øvrigt mene, at Skanskas argumenter holder hele vejen til Lynetteholm: en evt. fortsættelse af metroen bør lægges i tunnel. Ikke af hensyn til nogle få højtråbende beboere i Margretheholm, men af hensyn til mulighederne for byudvikling og bymiljø og dermed også den økonomiske værdi, hele vejen fra Prags Boulevard til Lynetteholm, hvor alt andet end selve kraftværksområdet er udlagt til byudvikling.)
° Og endelig: hvis metroen aldrig kommer længere end hertil, - og det er jo faktisk muligt, fordi udbygning af Lynetteholm ikke er besluttet – så vil en højbanestation komme til at stå i det nye Kløverparken som en dårlig vittighed. Og brugerne vil vide, at de hver dag går op og ned af trapper, der kunne være undgået.

Altså:
Med den foreslåede optimering af anlægsprocessen er en station i terræn omtrent lige så velegnet som en højbanestation, og denne løsning egner sig faktisk bedre til "at udskyde beslutning om tunnel eller højbane efter Prags Boulevard til midt 2030'erne". Og derfor bør miljøvurderingen omfatte begge disse to muligheder sideordnet.

Svarnr.: 9 Borger

Vejnavn: Grækenlandsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Jeg er som privatperson, kommende beboer ved Lergravsparken og medlem af NF

Sundvænget bekymret for høringsforslaget.

Jeg er ked af at læse om et forgreningskammer ved Lergravsparken, hvor støjniveauet øges med 5 dB i alle faser inkl. driftsfasen. Det synes jeg ikke, at borgerne omkring Lergravsparken er tjent med. Området, der påvirkes, består af både skole, børneinstitution, brugere af den grønne park, private borgere og erhverv. Erfsringer fra de andre metrolinjer har været, at anlæg og drift af en metrolinje er forbundet med risici for borgerne som sætningsskader, vibrationsgener og støjgener. Jeg vil opfrodre til at vælge den løsning, der generer de lokale borgere mindst muligt, som var det oprindeligt foreslåede forgreningskammer ved Lergravsparken mod nord - længst muligt væk fra skolen og privat beboelse. Lukningen af Østrigsgade i anlægsfasen er derudover til stor gene for borgerne. Byggeriet ligger klods op af skolen.

Ydermere er jeg bekymret for støjniveauet fra højbanen ved Prags Boulevard. NF Sundvænget er en oase og et tilholds- og tilflugtssted fra byens larm. Jeg ville være ked af at have en højbane kørende audielt i baggrunden konstant.

Hvordan vil gener med byggestøv håndteres?
I nyttehaveforeningen dyrkes der grøntsager, der spises af medlemmerne. Jeg frygter st flere år med byggestøv vil gøre jorden ubrugelig og grøntsagerne sundhedsskadelige at indtage. Og hvad med børnene i skolegården ved Lergravsparken? Hvordan sikres deres helbred i anlægsfasen?

Helt grundlæggende er jeg imod den nye metro, da jeg ikke mener, at vi bør bygge mere - men derimod mindre - ift. vores nuværende klimaaftryk.

Høringsbilag

ØKF Lynetteholmssekretariatet (6684)
Økonomiforvaltningen

Høring om afgrænsning af indholdet af supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. optimeringsforslag for M5

26-11-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 21803

Dokumentnummer i F2
6559611

Sagsnummer eDoc
2024-0380338

Sagsbehandler
Johanne Fabricius

Baggrund

Metroselskabet har udarbejdet en række optimeringsforslag til anlæg af Metro M5 og lavet en teknisk gennemgang af anlægsdesignet bl.a. mhp. at optimere linjeføringen og opnå en hurtig og effektiv drift. På den baggrund har Metroselskabet efter § 18 i miljøvurderingsloven ansøgt Københavns Kommune, som er myndighed, om at igangsætte en supplerende miljøkonsekvensvurdering af optimeringsforslagene.

Det fremgår af ansøgningen, at optimeringsforslaget bl.a. består i udførelse af stationen v/Prags Boulevard Øst som en højbanestation, med en sporkrydsning nord for stationen og en afgrening til kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC) på rampen syd for stationen. Rampen til KVC udføres som en viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen til opfyldningen ud for Amager Strandvej 3. Der gennemføres jordforstærkning til tværtunneler og pumpesumpe ved fem placeringer, og der muliggøres etablering af forboret og vibreret spuns ved alle undergrundskonstruktioner fra slutskakten nord for København H til rampen ved Prags Boulevard. Endelig optimeres linjeføringen i forhold til bl.a. dybde samt udjævning af kurver for at opnå hurtig og effektiv drift.

En konsekvens af optimeringsforslagene er, at afgreningskammeret ved Jenagade, samt den mulige variant med afgreningskammer ved Lergravsparken i stedet for ved Jenagade, bortfalder. Metro M5 vil optage mere areal på Kløverparken, men Metroselskabet arbejder også med en smallere højbane, hvilket vil betyde, at Metro M5 samlet set optager mindre areal i Østhavnen. Det bliver muligt at stoppe fase I med stationen ved Prags Boulevard.

Projektet

Den supplerende miljøkonsekvensrapport udarbejdes med udgangspunkt i geografien, der fremgår af afgrænsningsnotatet.

ØKF Lynetteholmssekretariatet
(6684)
3053 4226

Om høringen

Forud for Metroselskabets udarbejdelse af den supplerende miljøkonsekvensrapport skal Københavns Kommune afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten skal være.

Metroselskabet har udarbejdet et afgrænsningsnotat med selskabets forslag til, hvilke miljøforhold, der skal beskrives og undersøges nærmere i miljøkonsekvensrapporten.

Til brug for udarbejdelsen af myndighedernes afgrænsningsudtalelse sendes afgrænsningsnotatet i høring hos berørte myndigheder og offentligheden.

Har du forslag til yderligere miljøforhold og vurderinger, der bør indgå i miljøkonsekvensrapporten, kan du indsende dine forslag og bemærkninger på www.blivhørt.kk.dk frem til og med den 23. december 2024.

Temaer i miljøkonsekvensrapporten
Den supplerende miljøkonsekvensrapport skal belyse væsentlige miljøkonsekvenser og på den baggrund er det muligt at stille vilkår til projektets udformning, så negative miljøkonsekvenser så vidt muligt undgås.

Derudover skal rapporten gøre det muligt at sammenligne miljøkonsekvenserne for optimeringsforslagene med miljøkonsekvenserne som er belyst i miljøkonsekvensrapporten for M5 (maj 2024).

Det fremgår af Metroselskabets afgrænsningsnotat, at nedenstående forhold vil blive beskrevet og undersøgt nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Der henvises til afgrænsningsnotatet for en uddybende beskrivelse.

Det skal bemærkes, at denne høring alene omhandler afgræsningen for den supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende optimeringsforslag for M5. Det er derfor ikke nødvendigt at indsende høringssvar med bemærkninger generelt omkring M5 og til miljøkonsekvensvurderingen for metrolinje M5 fra maj 2024, som var i høring i perioden 1. august- 26. september 2024, og hvor Københavns Kommune er i gang med at behandle høringssvarene.

Den biologiske mangfoldighed, fauna, flora
Ved anlæg af højbanestationen v/Prags Boulevard Øst samt rampe til KVC udført som viadukt, der føres over vejen Prøvestensbroen, inddrages et areal til byggeplads. Metroprojektet forventes ikke at inddrage eller påvirke fredede områder og beskyttede naturområder, eller at påvirke fredede eller strengt beskyttede arter (Bilag IV-arter) udover, hvad der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

I miljøkonsekvensrapporten vil indgå en Natura 2000-væsentlighedsvurdering af projektets potentielle virkninger på de nærmeste Natura 2000-områder dvs. område nr. 142 **'Saltholm og omliggende hav', nr. 143 'Vestamager og havet syd for' samt** område nr. 141 'Brobæk Mose og **Gentofte Sø'**

Befolkningen, menneskers sundhed
De afledte helbredsmæssige påvirkninger fra støj vurderes at være væsentlige, specielt hvor det berører boliger. Tilgængeligheden til metro vurderes generelt at have en positive påvirkning på menneskers sundhed. Trafiksikkerhed i forhold til tung transport vil indgå i vurderingen. Projektets påvirkning af rekreative interesser kan være væsentlig.

Jord
Miljøpåvirkningerne fra opgravning og nyttiggørelse af jord kan være væsentlig. Jorden stammer primært fra anlæg af højbanestation, viadukt og ramper samt evt. nivellering af byggepladsen mv. Jorden kan være forurenet fra tidligere aktiviteter. Vurderingen kan være relevant i anlægsfasen, mens en påvirkning i driftsfasen kan udelukkes.

Grundvand og overfladevand
Vurderingen af grund- og overfladevand skal leve op til kravene i Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet.

Grundvand
Miljøpåvirkningen af grundvandet ved grundvandssænkninger og re-infiltration eller infiltration af drikkevand kan være væsentlig. Det gælder både i forhold til grundvandsforekomsternes kvantitative tilstand og den kemiske tilstand. Desuden kan mobilisering af kendte jordforureninger i nærheden af grundvandssænkningerne være væsentlig. Den potentielle påvirkning i form af sætninger i jorden under bygninger indgår også i vurderingerne. Vurderingen er relevant i anlægsfasen, mens en påvirkning i driftsfasen kan udelukkes.

Overfladevand & recipienter
Det forudsættes, at alt overfladevand fra projektet vil blive ledt til kloak. Der udledes ikke til recipienter, bortset fra udledningen af oppumpet grundvand fra stationen ved v/ Bryggebroen, som er beskrevet og vurderet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024. Det gælder således oppumpet grundvand fra de øvrige stationer, som ikke re-infiltreres, renset procesvand og afledt regnvand fra byggepladserne i anlægsfasen. I driftsfasen omfatter vandet, der skal ledes til kloak, mindre mængder af vand fra pumpesumpe, viadukt, rampe og højbanestation ved Prags Boulevard Øst. Emnet er derfor ikke relevant, da miljøpåvirkningen ikke vil være væsentlig, når al afledning vil ske til kloak og udledning kun sker indenfor den gældende tilladelse fra Lynetten Renseanlæg.

Luft - emissioner, støv & lugt
Luftemissionerne fra anlægsmateriel mv. i anlægsfasen kan være væsentlig. Lugt og evt. luftemission fra gravning i evt. svært forurenede områder kan potentielt være væsentlig, herunder støv- og partikelemission fra arbejdspladserne. Påvirkningen af luftkvaliteten forventes dog ikke at adskille sig fra de påvirkninger, der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

Klimasikring af metroen
Emnet er ikke relevant, da tunnelen ved København H og v/ Lergravsparken vil blive forsynet med oversvømmelsessikringsporte (såkaldte flood gates) mod indtrængende vand fra fx skybrud fra overfladen, samt en stormflodssikring omkring KVC, som beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

Klimabelastning
Klima er centralt for miljøvurderingen i kraft af projektets forbrug af energi, beton og stål. Klimabelastningen, som er et resultat af anlæg og drift af optimeringsforslaget, vurderes at være væsentlig. Klimabelastningen er dels direkte fra energiforbrug til anlæg og drift, dels indirekte gennem materialer med indeholdt klimabelastning.

Materielle goder
Anlægsarbejdet kan påvirke materielle goder som følge af f.eks. ændrede adgangsforhold, støjpåvirkning, påvirkning af virksomheder eller andet. Omfanget heraf vurderes potentielt at være væsentligt. Der forventes ikke behov for at nedrive ejendomme eller lignende for at skabe plads til optimeringsforslaget. Der forventes ingen påvirkninger i driftsfasen.

Kulturarv, herunder kirker & deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv
Der er en fredet bygning og bygninger med bevaringsværdier i området omkring København H. Der er også en fredet bygning, men ingen bygninger med bevaringsværdier i området omkring v/Prags Boulevard Øst. Det vil skulle vurderes, om der er risiko for påvirkning af disse i anlægsfasen.

Der vil ikke være risiko for påvirkning af kulturarv i driftsfasen.

Landskab
Højbanestation samt rampe til KVC udført på viadukt vil have en varig visuel påvirkning på byrummet. Denne påvirkning vurderes.

Trafik

Miljøpåvirkninger fra trafik, der opstår som konsekvens af metroprojektet, dels fra transport af materialer til og fra byggepladsen, dels fra påvirkningen af fremkommeligheden som følge af afspærringer omkring byggepladsen, vurderes at være væsentlige. Anbefalede transportruter for tung transport for byggepladsen kan evt. fastlægges. De fremtidige adgangsforhold for cyklister og gående på stationspladserne vil blive fastlagt i en efterfølgende lokalplanproces.

Materialer, ressourcer & affald
Mængderne af de vigtigste materialer og ressourcer og deres tilknyttede miljøpåvirkning vurderes at medføre miljøpåvirkninger. Det gælder f.eks. beton, stål og andre metaller, såvel som råstoffer i form af vand, sand, grus, sten, jord, træ mv. Nyttiggørelse i form af forberedelse til genbrug, genanvendelse eller anden nyttiggørelse af affald kan give positive miljøpåvirkninger eller reducere de negative. Mængderne vil bl.a. ligge til grund for vurderingen af klimapåvirkningen.

Støj
Støj er en væsentlig påvirkning fra anlæg og drift af højbanestation og viadukt. Dette gælder især ved evt. behov for natarbejde.

Vibrationer
Vibrationer er en væsentlig påvirkning fra anlæg og drift af højbanestation og viadukt. Dette gælder især ved evt. behov for natarbejde.

Miljøpåvirkninger som følge af større ulykker og/eller katastrofer
Emnet er ikke relevant, da der ikke er ændringer i forhold til det projekt, der er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten for M5, maj 2024.

Det videre forløb
På baggrund af oplysningerne om projektet og de indkomne høringssvar afgiver Københavns Kommune en afgrænsningsudtalelse om miljøkonsekvensrapportens nærmere indhold og detaljeringsgrad. Metroselskabet kan herefter sætte arbejdet med at udarbejde miljøkonsekvensrapporten i gang.

Metroselskabet arbejder samtidig på supplerende miljøkonsekvensrapport for alternativ placering af slutskakt for M5.

Begge supplerende miljøkonsekvensvurderinger kommer til at fremgå af en samlet miljøkonsekvensrapport som forventes at være færdig i første halvdel af 2025, hvorefter den skal politisk behandles i Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen sammen med udkast til tilladelse til anlæg efter miljøvurderingslovens § 25, inden rapport og udkast til tilladelse sendes i offentlig høring forventeligt midt 2025.

Den offentlige høring varer 8 uger, og i den periode kan alle, herunder berørte myndigheder og borgere komme med bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten og udkastet til § 25 tilladelse.

Der vil blive en samlet endelig politisk behandling af høringen af den supplerende MKV og af basis MKV fra maj 2024, forventeligt i efteråret 2025. Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen vil i den forbindelse behandle høringssvar og godkende miljøkonsekvensvurdering, hvidbog og udkast til § 25 tilladelse.

§ 25 tilladelsen til projektet kan først meddeles, når Folketinget har vedtaget en anlægslov for projektet. Metrolinje M5 er planlagt til at åbne i 2035.

Kontakt
Hvis du har spørgsmål til projektet, kan du kontakte Metroselskabet via cbi@m.dk.

Hvis du har spørgsmål til processen for miljøvurderingen, kan du kontakte: Specialkonsulent Johanne Fabricius, Københavns Kommune på e-mail: ks2n@kk.dk eller telefon 3053 4226.

Du kan læse mere om miljøkonsekvensvurderingen af Metrolinje M5 her: https://metrolinjem5.kk.dk/

Med venlig hilsen
Nanna Westerby Jensen
Plandirektør

Malmö stad
Kommunstyrelsen

Datum
2024-12-18
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2024-1704

Yttrande

Till
Johanne Fabricius
Økonomiforvaltningen
Københavns Kommune

Samråd angående anslutning av Öresundsmetron till M5 och miljökonsekvensbeskrivning i Köpenhamn

Sagsnummer i F2 2024 – 12755

Sammanfattning

Malmö stad välkomnar möjligheten från Köpenhamns kommun att inkomma med synpunkter i samband med det offentliga samrådet avseende kompletterande ("supplerende") miljökonsekvensbeskrivning för den nya metrolinje M5. Den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen beskriver förslag för att optimera linjedragningen av M5, vilket kan göra etableringen av metrolinjen billigare. Malmö stad bedömer dock att de nya föreslagen till lösningar ger en sämre tillgänglighet för resande mellan Malmö C och Köpenhamn H via en framtida Öresundsmetro på grund av extra tågbyten på Prags Boulevard Station och längre restid.

Yttrande

Malmö stad och Köpenhamns kommun har sedan 2012 gemensamt planerat för att etablera en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn. Metroförbindelsen kommer att utgöra ett komplement till Öresundsbron, öka möjligheterna för hållbara transporter och öppna upp för täta och snabba resor mellan städerna.

Malmö stad har tidigare yttrat sig över remiss från Köpenhamns kommun i idéremissfasen angående miljökonsekvensbeskrivningen av metrolinje M5. Malmö stad uttryckte i yttrandet att linjealternativet M5 Öst (motsvarande Köpenhamn H till Østerport via Lynetteholm) är den bästa lösningen för en metroförsörjning. Detta med anledning av att sträckningen medför bästa möjligheter för att etablera en Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn.

Utöver det har dialog förts med Köpenhamns kommun och Region Skåne för fortsatt arbetet med en framtida Öresundsmetro. I början av januari 2023 beslutade kommunstyrelsen, STK-2022-1595, §7 att meddela Köpenhamns kommun sin avsikt att delta i och delfinansiera utredningen av Öresundsmetrons anslutning till linje M5. Detta förutsatt att beslut fattas av Köpenhamns kommun om att gå vidare med en delutredning för Öresundsmetrons anslutning till linje M5. Denna delutredning har genomförts av Metroselskabet och har fungerat som ett tilläggsuppdrag till miljökonsekvensbeskrivningen av linje M5 i Köpenhamn från maj 2024.

Malmö stad bidrog också med ett yttrande i samrådet kring miljökonsekvensbeskrivningen som pågick under augusti-september 2024. Malmö stad stödjer etableringen av metrolinje M5 med en första etapp från Köpenhamn H till Refshaleøen/Prags Boulevard samt förberedelse av en anslutning till en framtida metro till Malmö.

Malmö stad konstaterar nu att Metroselskabet har gjort en kompletterande miljöbeskrivning med syftet att föreslå en rad optimeringsåtgärder för metrolinje M5.

Förslaget i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningens till den nya anslutningen innebär att en framtida Öresundsmetro kommer att avgå och sluta vid Prags Boulevard Station. För resenärer mellan Malmö C och Köpenhamn H innebär det ett extra tågbyte vid Prags Boulevard Station till M5 och därmed också en längre restid.

Malmö stad föredrar därför det ursprungliga förslaget till miljökonsekvensbeskrivningen för linje M5 inklusive anslutning av Öresundsmetron i Köpenhamn av maj 2024 från Metroselskabet. Det harmoniserar väl tidsmässigt med Malmö kommunstyrelses beslut den 5 juni 2024 om att godkänna planeringsinriktningen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen avseende Öresundsmetron. Sammantaget påvisar miljökonsekvensbeskrivningen för M5 i Köpenhamn och den fördjupade översiktsplanen avseende Öresundsmetron i Malmö att det nu finns möjlighet att säkra anslutningarna för Öresundsmetron på båda sidorna av sundet.

Malmö stad förordar därmed den ursprungliga linjedragningen från söder vid Lergravsparken/Jenagade, mellan M5 och metrodepån på Prøvestenen, som beskriven i miljökonsekvensbeskrivningen från maj 2024 av Metroselskabet. Denna förbindelse möjliggör en framtida anslutning av Öresundsmetron till Köpenhamn H även om man inte skulle bygga en extra förgreningskammare norrut mot Lynetteholm och Østerport Station som utrett av Metroselskabet i mars 2024.

Sammanfattningsvis framhåller Malmö stad att Öresundsmetron bäst genomförs med anslutning till M5 både söderut mot Köpenhamn H och norrut mot Østerport via Lynetteholm. Detta med anledning av att Malmö stads nyaste passagerarprognos för Öresundsmetron visar att både en förgreningskammare vid Lergravsparken/Jenagade och Prags Boulevard fördubblar turtätheten för både M5 och Öresundsmetron under rusningstid, samt att en extra förgreningskammare bidrar till ökad tillgänglighet och fler valmöjligheter för resenärer och arbetspendlare i Öresundsregionen.

Med anledning av Metroselskabets förslag till justering av M5 i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen vill Malmö stad framföra följande rekommendationer i det fortsatta arbetet:

- Malmö stad föredrar lösningen med spårförbindelse mellan M5 och metrodopån på Prøvestenen vid Lergravsparken/Jenagade. Denna lösning ger den mest optimala tillgängligheten för resenärer i en framtida Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö.

- Det är viktigt att om lösningen i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen väljs med spåranslutning mellan Prags Boulevard och metrodepån på Prøvestenen, att spårförbindelsen i så fall dimensioneras och förberetts på en framtidig etablering av Öresundsmetron.

Malmö stad är öppna för att föra en dialog om att ge bidrag till utredning och anslutning av Öresundsmetron tillsammans med övriga intressenter på den svenska och den danska sidan av sundet.

Ordförande Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare Pamela Lindqvist